メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

MEGA DRIVE

V.R. Virtua Racing™

SEGA VIRTUA PROCESSOR

バーチャレーシング 必勝攻略法

驚異のポリゴン・カーが走る！ 全3コースをCGマップでポイント攻略!!

V.R.(バーチャレーシング)用語
開発者Q&A
など満載!!

編著　ファイティングスタジオ

メガドライブ
バーチャレーシング必勝攻略法
双葉社

ファミリーコンピュータ完璧攻略シリーズ

■ゼルダの伝説必勝攻略法
■裏版ゼルダの伝説必勝攻略法
■スーパーマリオ2必勝攻略法
■スーパーマリオ3必勝攻略法
■天地を喰らう必勝攻略法
■天地を喰らうII必勝攻略法
■ファミスタ'91必勝攻略法
■ファミスタ'92必勝攻略法
■女神転生必勝攻略法
■女神転生II必勝攻略法
■ワルキューレの冒険必勝攻略法
■リンクの冒険必勝攻略法
■ファミリージョッキー必勝攻略法
■三国志中原の覇者必勝攻略法
■三国志II覇者の大陸必勝攻略法
■ケルナグール必勝攻略法
■マザー必勝攻略法
■ヘラクレスの栄光II必勝攻略法
■サンサーラ・ナーガ必勝攻略法
■ウィザードリィIII必勝攻略法
■イースII必勝攻略法
■イースIIIワンダラーズ・フロム・イース必勝攻略法
■ファイアーエムブレム必勝攻略法
■バトルフリート必勝攻略法
■ドクターマリオ必勝攻略法
■忍者らホイ！必勝攻略法
■虹のシルクロード必勝攻略法
■じゅうべえくえすと必勝攻略法
■メタルマックス必勝攻略法
■ファミリーサーキット'91必勝攻略法
■ロードランナー必勝攻略法
■ヨッシーのたまご必勝攻略法
■がんばれゴエモン外伝2天下の財宝必勝攻略法
■エスパードリーム2新たなる戦い必勝攻略法
■シルヴァ・サーガ必勝攻略法
■スーパーマリオＵＳＡ必勝攻略法
■ファミスタ'93必勝攻略法
■スターウォーズ帝国の逆襲必勝攻略法
■星のカービィ夢の泉の物語必勝攻略法
■ジョイメカファイト必勝攻略法
■ロックマン6必勝攻略法
■桃太郎伝説外伝必勝攻略法
■ファミスタ'94必勝攻略法

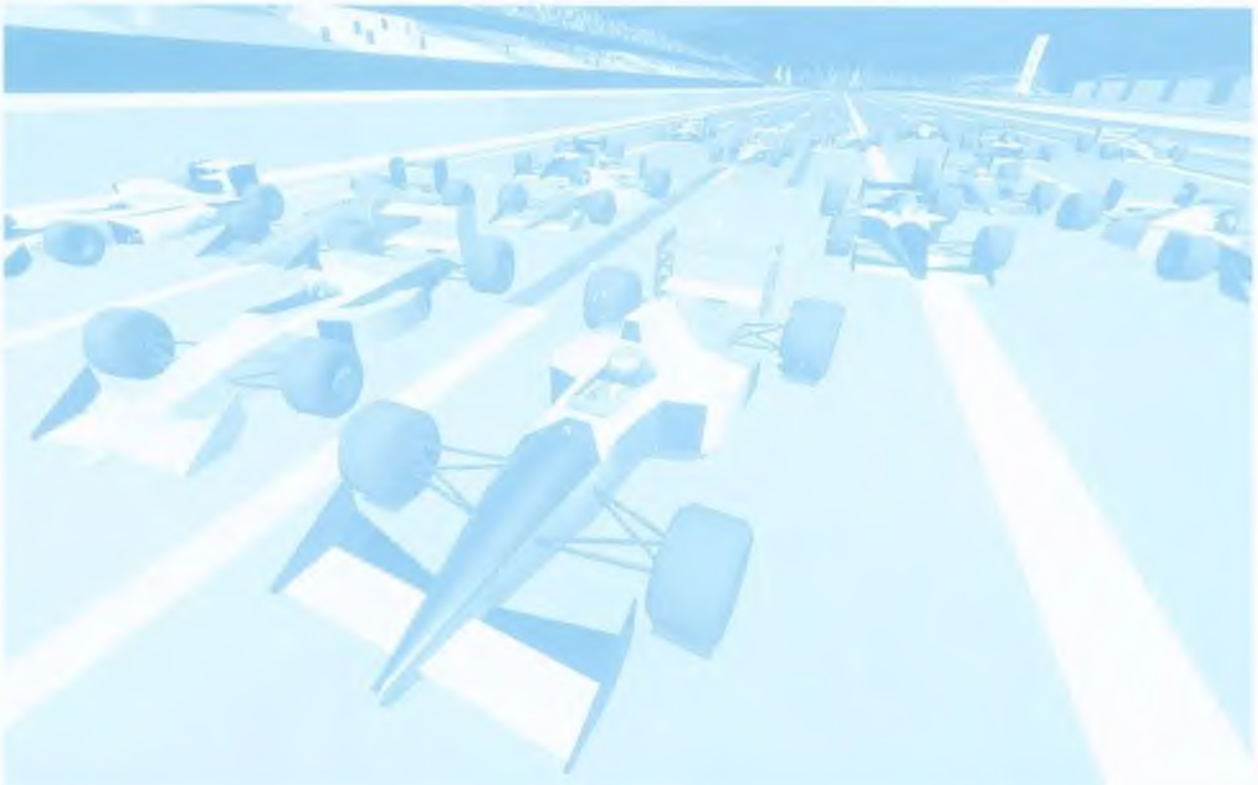
スーパーファミコン完璧攻略シリーズ

■ドラゴンスレイヤー英雄伝説必勝攻略法
■ゼルダの伝説神々のトライフォース必勝攻略法
■スーパーファミスタ必勝攻略法
■ウルティマIV偽りの予言者必勝攻略法
■ヘラクレスの栄光III神々の沈黙必勝攻略法
■初代熱血硬派くにおくん必勝攻略法
■サンドラの大冒険必勝攻略法
■大戦略エキスパート必勝攻略法
■スーパーマリオカート必勝攻略法
■真・女神転生必勝攻略法
■レナス古代機械の記憶必勝攻略法
■スーパースターウォーズ必勝攻略法
■ポピュラスII必勝攻略法
■アルバートオデッセイ必勝攻略法
■伝説のオウガバトル完全ガイドブック

メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

Virtua Racing™

バーチャレーシング
必勝攻略法



VR Virtua Racing™

バーチャレーシング

必勝攻略法

ゲームセンターで大ヒットしたレースゲームをメガドライブで完全再現!! 超高速バトルを体験しよう!!

目次 CONTENTS

ゲームシステム編 ……………………………… 3

GAME SYSTEM

ドライビングテクニック編 ……………………………… 11

DRIVING TECHNIQUE

サーキット攻略編 ……………………………… 21

「V.R.」CIRCUIT GUIDE

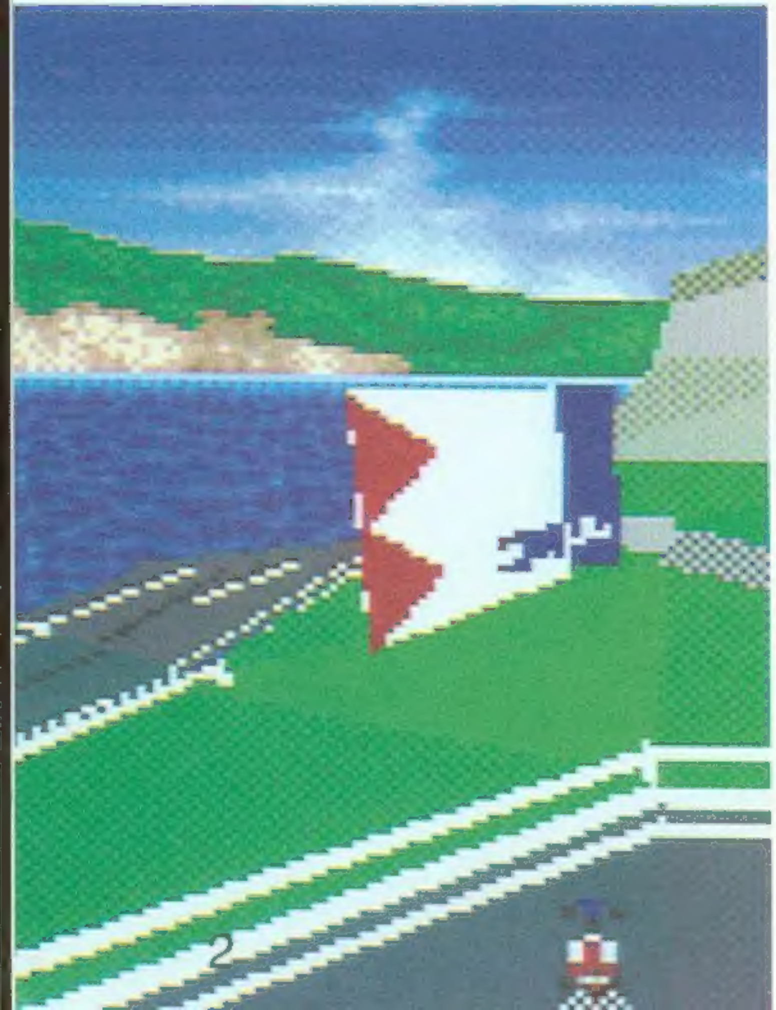
初級コースビッグフォレスト［BIG FOREST］ ……………… 23

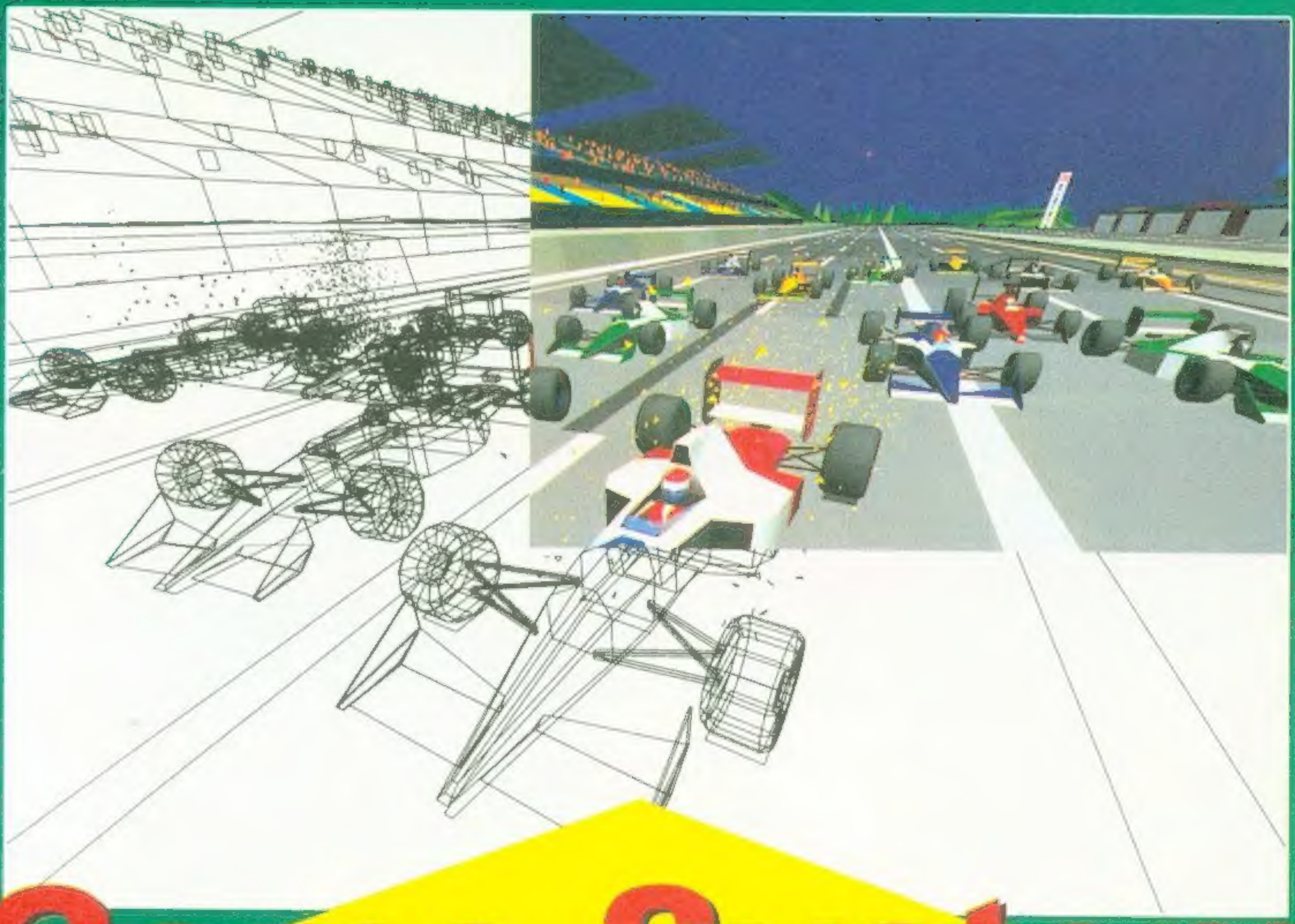
中級コースベイブリッジ［BAY BRIDGE］ ……………… 33

上級コースアクロポリス［ACROPOLIS］ ……………… 53

「V.R.」お楽しみ編 ……………………………… 53

AFTER「V.R.」





Game System

ゲームシステム編

超高速ポリゴン処理による、驚異の3Ｄ空間が画面上に展開!! 従来のレースゲームにはないリアルさを持つレースゲーム「バーチャレーシング（以下V.R.)」、まずはそのゲームシステムと基本操作を解説しよう。

CHAPTER 1

Welcome to「V.R.」

「V.R.」の世界へようこそ!!
基本操作&ゲームシステムを解説

オリジナルの要素が付加されたメガドライブ版「V.R.」、まずはそのシステム部分を解説。

超高速F1バトルをポリゴン処理で再現

2年前に業務用で発表されて大ヒットした「V.R.」。業務用の完全移植である"V.R.モード"に加え、メガドライブ版はコンシューマソフトならではの新モードも追加された。まずは画面を見てそのすごさを体験してほしい!!

◀高速描画のポリゴン表示は、圧巻の一言だ

選べるモードは計5種類

メガドライブ版「V.R.」に用意されたゲームモードは全部で5つ。各モードの内容は、以下の説明を読んでくれ。

◀これもポリゴンの威力。画面が拡大するぞ

Free Run

アザーカー(敵車)にジャマされずサーキットを走るゲームモード。コース研究やタイムアタックの練習に。

P.8

2Player VS

2人で対戦するモード。画面を上下に2分割したレイアウトが特徴。ここはアザーカーが登場しない。

P.8

Virtua Racing

業務用「V.R.」の移植。制限時間内にサーキットを5周して15台のアザーカーとレースを競うゲームモード。

P.6

Records

全3コースのベストラップと1~24位までのコースレコードを表示。電源を切ると記録はリセットされる。

P.9

Option

ゲームの難易度やパッド設定のほか、効果音やBGMを聴くことができるモード。難易度は3段階ある。

P.9

コントローラの操作方法

コントローラは6ボタンパッドと3ボタンパッドの2種類。メガドライブ本体側が現在ついているパッドを自動的に判別してくれるようになっている。

6Bパッド

3Bパッド

ボタン操作の説明 (パッド操作は TYPE A)

- ●Aボタン…ブレーキボタン、モードの決定
- ●Bボタン…アクセルボタン、モードのキャンセル
- ●Cボタン…視点変更のVRボタン。6Bは視点2
- ●Xボタン…6B専用。VRボタン(視点1)に使用
- ●Yボタン…6B専用。VRボタン(視点3)に使用
- ●Zボタン…6B専用。VRボタン(視点4)に使用
- ●STARTボタン…ゲームスタートやポーズに使用
- ●MODEボタン…6B専用。3B設定にするとき使用

BEGGINER

〈初級コースデモ〉

1 Virtua Racing［バーチャレーシング］

目指せ優勝!! 16台のバトルに勝ち抜くのは君の腕次第

用意された3コースを全15台のアザーカーと競うゲームモードで、基本的には業務用「V.R.」と同じ内容。与えられた制限時間内に5周を走り、最終的にフィニッシュ時点での順位を競う。制限時間がゼロになる前に2つあるチェックポイントとレコードラインを通過すれば、残り時間が一定時間増えるようになっている。

▶制限時間がゼロだとゲームオーバー。まずは完走た

◀5周を走り切ればゴール。この場合もゲームオーバーとなるぞ

▶完走して記録を出せば、ネームエントリーできるぞ

◀完走後は各ラップのタイムを確認。自己の走りを研究せよ

①コース&マシンを選択

◀走りたいコースと、ミッション車の選択を最初に行なう

②レース開始!!

◀アザーカーを次々と抜け。周回遅れには要注意

③制限時間内にC.P.を通過

◀チェックポイントやコントロールラインを通過

④全5周を走り切ればゴール

◀順位に関わらず、5周を走り切るとゴール。

ピットワークについて

初級と上級コースにあるピットに入ると、ピットクルー達がタイヤ交換をするピットワークを見ることができる（中級コースにはピットがないので、ピットインできない）。上級コースのみ、クラッシュするとマシンが破損していくが、ピットワークでマシンを修理することができるぞ。

▲ピットレーンに入ればピット可

▲ピット中もＶＲボタンは使える

Replay機能について

Ｖ.Ｒ.モードで無事５周を走り切ってゴールすると、自分の走りをリプレイとして見ることができる。リプレイ時の画面は真上から見た画面と、固定視点から見た画面の２つだ（画面切り替えはＣボタン）。

●カメラモード

▲各コーナーから見た固定視点

●ヘリコプターモード

▲真上から自車を見下ろす視点

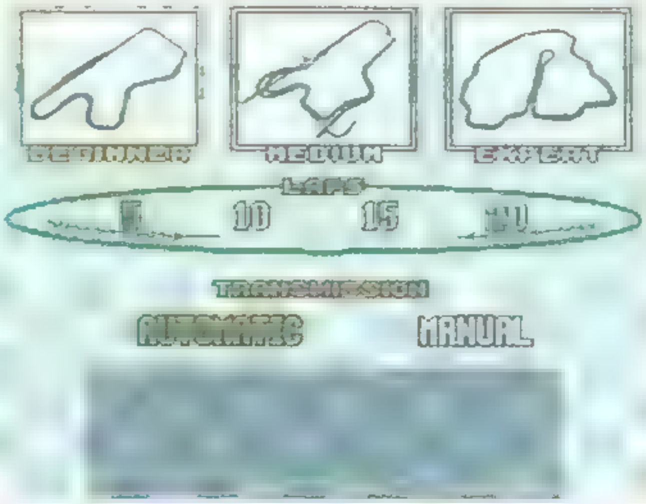
MEDIUM

〈中級コースデモ〉

2 Free Run 【フリーラン】

好きなだけ走って、各コースのライン取りを覚えるべし

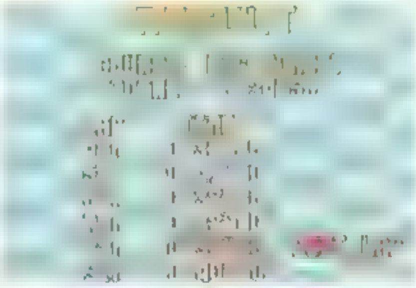
ライン取りの研究に最適なのがこのモード。チェックポイントを通過するとベストラップとの区間タイム差を毎回表示してくれる。



▶コースとミッション車の設定が選択できるほか、周回ラップ数を5、10、15、20周と設定が可能だ

◀制限時間への設定はナシ　フリー

◀ベストラップとのタイム差も表示

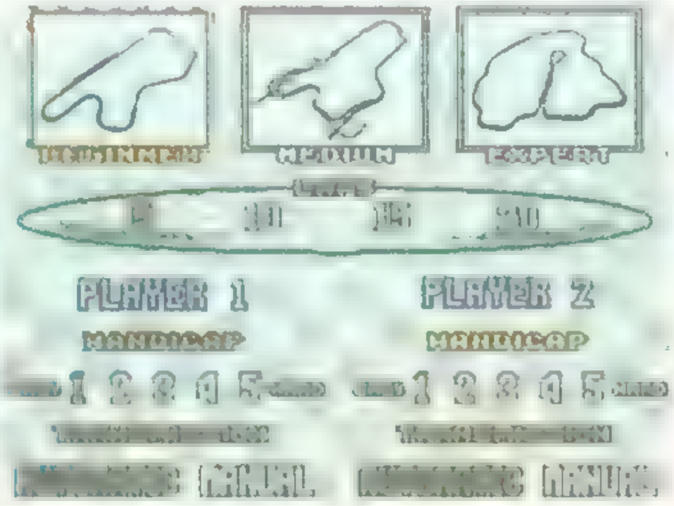


◀走行後はラップの記録を確認だ

3 2Players VS 【2プレイヤー対戦】

互角のマシン性能を操る相手と1対1で競う高速バトル

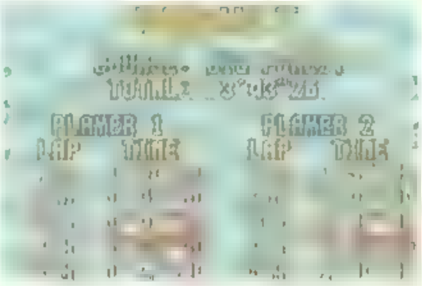
人間どうしで規定周回数をどちらが先にゴールするかを競う対戦専用のモード。マシン性能はまったくの互角なので実力勝負になる。



▶フリーランで変更できる設定に加え、ハンディキャップ（グリップ力が変化）が増えた

◀視点の変更も各々に設定できる

◀先にゴールしたほうが勝ちとなる



◀相手とのタイム差もすぐにわかる

4 Records【レコード】

全コースの詳細なレコードデータを確認

各コースのベストラップと、1位から24位までのレコードタイムを見ることができるモード。ちなみにランキング画面の右にある"VR MODE"は、「どの視点で一番長い時間走ったのか」を指す。

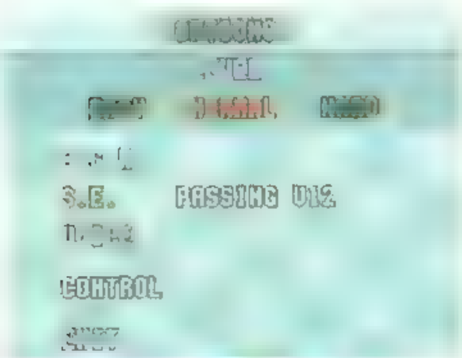
▲まずはどのコースの記録を見たいのかを選択する。すると…

▲エントリーネームは3文字までの英文字で登録されるのだ

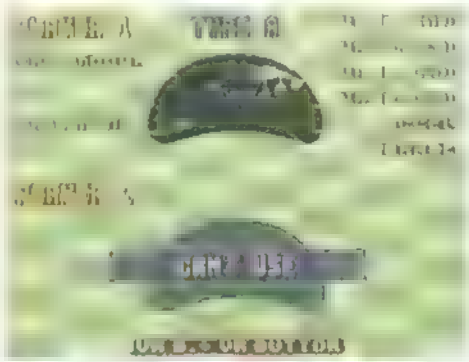
5 Option【オプション】

かゆい所に手が届く親切設計がウレシイ

V.R.モードの難易度設定（アザーカーの平均速度と、初期制限時間が変わる）のほか、BGMや効果音(S.E.)、ボイス、さらにはパッド設定の変更(P.20参照)ができるモード。業務用にはない。



▲効果音は18種類もあるぞ



▲パッドの有無も自動判別する

EXPERT
〈上級コースデモ〉

VRモード(視点切り替え)について

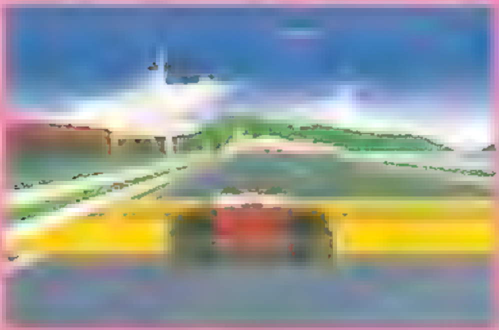
各視点の特徴を解説する!!

「V.R.」最大のセールスポイントが、この4種類のVR視点。スタート時は視点2に設定されているけど、ゲーム中ならいつでも視点変更は可能だ。キミならどの視点でプレイする？

◀各視点の変更は非常にスムーズに行なわれていく

視点1　難易度★★★

通称ドライバーズ・アイと呼ばれ、ドライバーの視点に最も近い。迫力満点だが、前が見えにくく上級者向け。



視点2　難易度★★

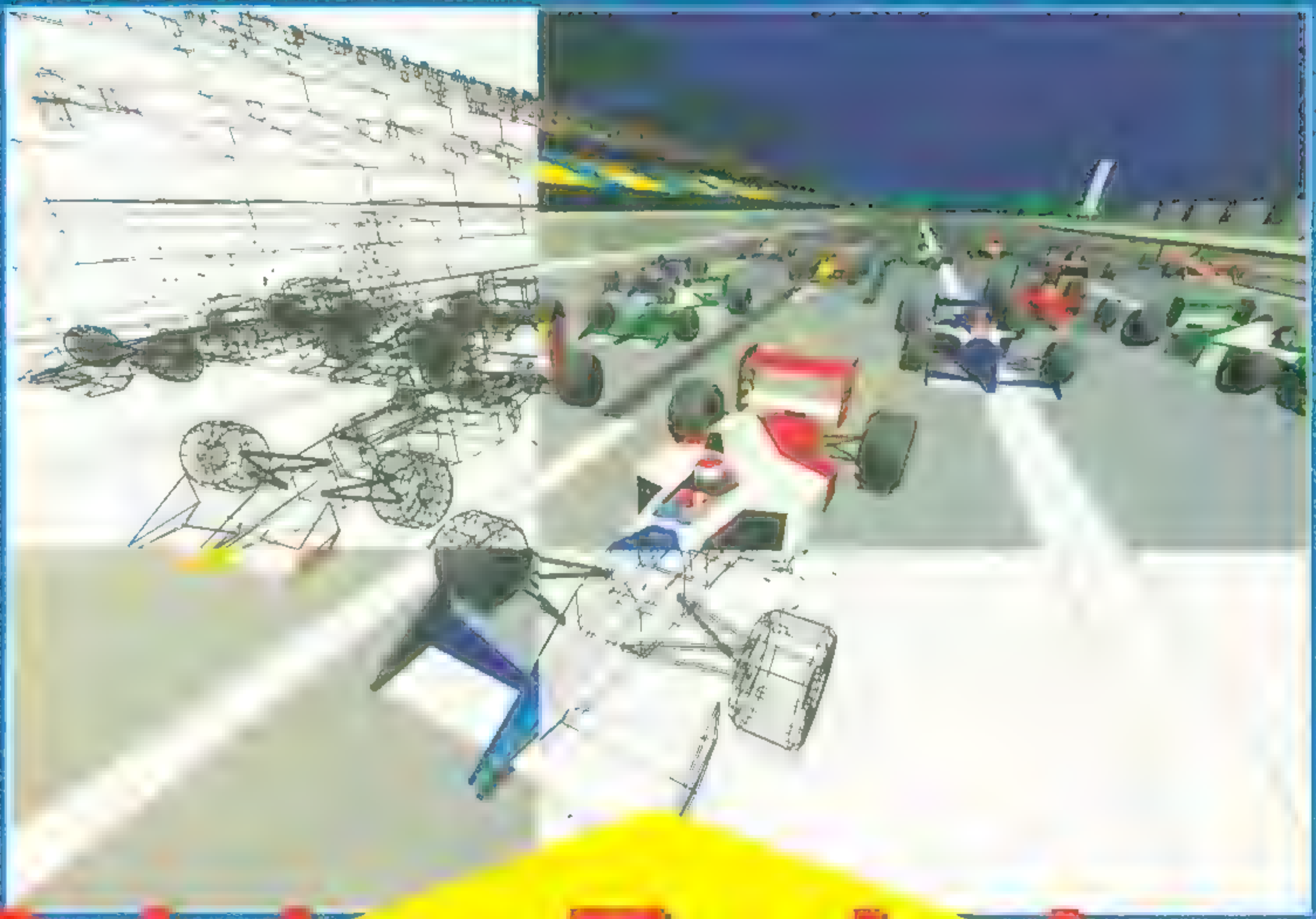
前方のコースも見やすく、マシンの挙動もわかりやすい。レース混戦時などにも便利だ。初期設定の視点。

視点3　難易度★

コース、マシンともにバランス良く画面内に収まっていて見やすい。初心者はまずこの視点から始めること。

視点4　難易度★★

コース全体が見渡せて迫力があるものの、自車が小さすぎるために何をしているかがわかりにくいのが難。



Driving Technique

ドライビングテクニック編

コーナリングの基本テクニックだけでなく、スリップストリームやカウンター走行といった応用テクニックを徹底解説。ここに書いてあるテクニックをすべてマスターすれば、チャンピオンだって夢じゃないぞっ!!

CHAPTER 2

コーナリングの攻略こそレースの醍醐味なり!!

「V.R.」上達のコツは、とにかくドライビングテクニックを磨くこと。練習あるのみだ!!

Lesson 1 マシンを常にコーナー出口に向けよう

ハンドル操作を早めにしてコーナーへ進入すべし

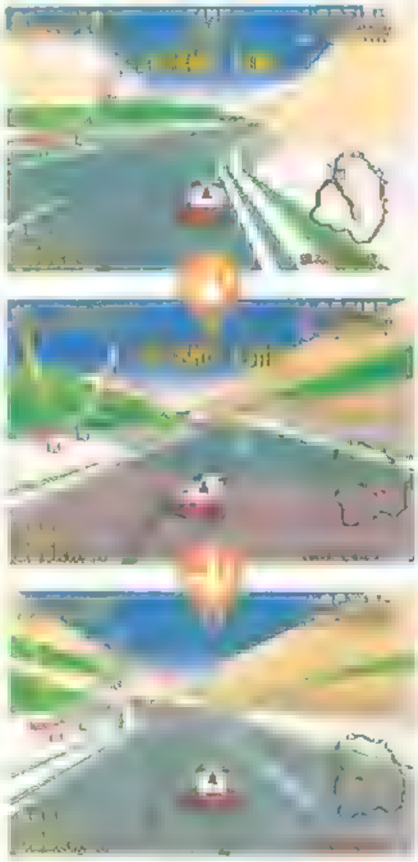
「V.R.」は、ハンドルを切り始めてからマシンがその方向に向き始めるまでにタイムラグ（時間のずれ）がある。コーナー入口が見えたらすぐに曲がる準備をしよう。

▲この辺りから右にハンドルを切る　早めに曲がれ

コーナーの出口をイメージして走ろう

複数のコーナーが連続しているコースを全速できれいに走るには、2つのコーナーをうまくつなげるようなライン取りで走らなければならない。B例のように目の前にあるコーナーの攻略しか考えずに走ると、切り返した次のコーナーで曲がれずにクラッシュすることも……。コーナー脱出後のライン取りも考えよう。

A 見本例



B 考えずに走ると×

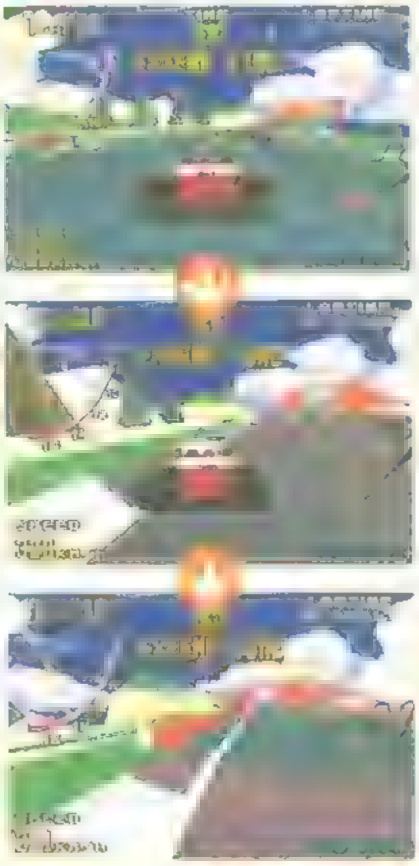
Lesson 2 アウト・イン・アウトのライン取りが基本だ

コーナリング半径を大きくとるのが目的

コーナリング中にマシンが外側へふくらむタイムロスを防ぐため、考えられた基本中の基本テクニック。やり方はコーナー入口でアウト側からイン側に、そしてアウト側に脱出するライン取りで走る……つまり、コーナリング半径を大きくとることでスピードを落とさずに走れるのである。タイミングが勝負。

A 見本例

B ライン取りの失敗例



Lesson 3 スローイン・ファストアウトで急カーブを攻略

ブレーキングで急カーブをクリア

アウト・イン・アウト走方でも曲がれない急カーブの場合はどうすればいいのか…？答えは簡単、コーナー手前で“減速”すればいいのである。ポイントは、コーナーの脱出時はフル加速の状態になるように走ること。コーナリング途中から減速するよりも加速を始めるタイミングが早くなるので、結果的には速くなる。

A 早めに減速する

B 減速が遅いと……

Lesson 4 カウンター走行をマスターせよ

驚異のインベタ走行を実現する高等テクニック

「V.R.」で最も多用したい高等テクニックが、カウンター走行だ。やり方はコーナリング中にマシンのリアがすべり始めたらパッドの十字ボタンをいったん離し、その後もう一度押すというもの。きちんとカウンターを当てることができれば、マシンのグリップが回復してさらにイン側へ切れ込めるようになる。このテクニックを駆使すれば急カーブをイン・イン・アウトのライン取りで走れるようになるぞ。ぜひ覚えよう。

A見本例

Bカウンターが遅いと…

Lesson 5 スリップストリームで最高速を伸ばせ

先行車の後ろにはりつくと……

高速で移動する敵車の後ろで起こる乱気流を利用し、最高速を一時的にアップさせるレーステクニックが「V.R.」でもしっかり通用する。5～10km/hほど最高速がアップするので、追い越しはかなり楽。ある程度先行車の後ろに近づかないとスリップストリームに入れないので、その範囲を覚えておくといいだろう。

◀通常走行なら330km/hが最高速だが…

◀このテクを使えば340km/hまで出る

Lesson 6 ブレーキングを使いこなして応用力アップ

イザというときのブレーキング講座

「V.R.」に用意されたサーキットは、そのコースのほとんどをノーブレーキで走ることができる。ところが現実は、アザーカーがジャマしてライン取りが乱れたり、ハンドル操作をミスしてしまうなどの様々なアクシデントが起りがち。危険だと思ったら、迷わずブレーキを踏んでしまうようなクセをつけてほしい。

Aハイスピード走行

Bミスした時の姿勢制御

様々なブレーキング方法を紹介しよう

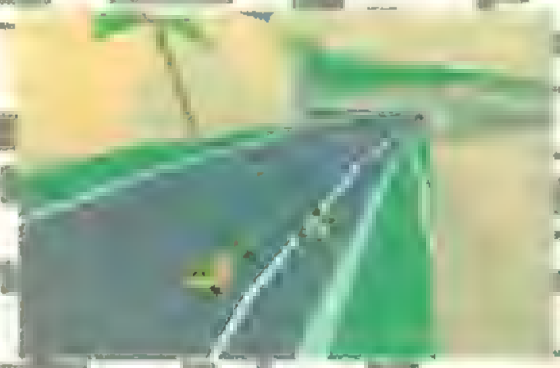
アクセルワークもブレーキングの一種!?

一口にブレーキングといっても、ただブレーキボタンを押すだけが減速ではない!! 減速する方法は、右に紹介した3通り。特に多用することになるのが、アクセルのオンオフによる微調整だろう。急カーブをカウンター走行するときも、アクセルを離しながらカウンターを当てればマシンの挙動が安定するのだ。

アクセルオフ
コーナリング中の微調整や、あまり速度を落としたくない時に使う

エンジンブレーキ
マニュアル車でシフトダウンする方法。一気に減速するときはコレ

砂地に突っ込む
コース外の未舗装路に一瞬だけ入り、強引にマシンを減速するワザ



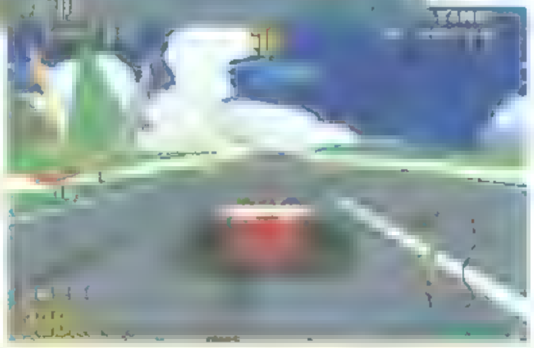
最速チャンプになるためのアドバイスあれこれ

基本テクニックをマスターしたら、後は実戦経験を積むのみ。でもその前にコレを読め!!

Lesson 1 タイムアタックを狙うならマニュアル車

初心者なら、シフトチェンジのいらないオートマチック車が確かに便利。しかし、タイムアタックを目指すプレイヤーならここはマニュアル車を選びたいところだろう。何しろマニュアル車は最高速が2km/hも伸びるし、加速性能も段違いにいい。また、シフトダウンして加速する……といったマニュアル車ならではのワザも使えてしまう。まずはシフトチェンジとアクセルワークを覚えよう。

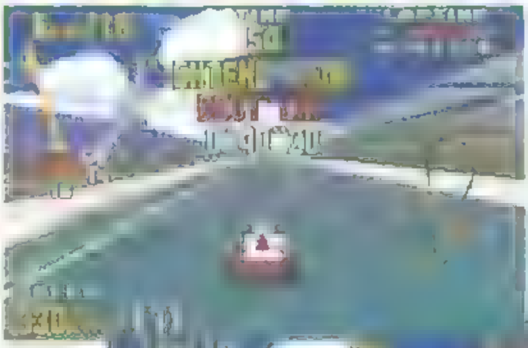
◀マニュアル車は9秒で最高速になるぞ



▶対してオートマチック車は10秒かかる

Lesson 2 目指せ340km/h!! 難易度設定はハード

ラップタイムの記録に挑戦するのならゲームモードはV.R.モードを選ぶこと。理由はアザーカーが登場しないフリーランのほうがラップタイムは安定するが、スリップストリームが使えないのでここ1発の速さに欠けるためだ。また、ゲームの難易度はハード設定にすること。周回遅れのマシンとの接触が減るだけでなく、上位の車がスリップストリームを使わせてくれるチャンスが増えるぞ。

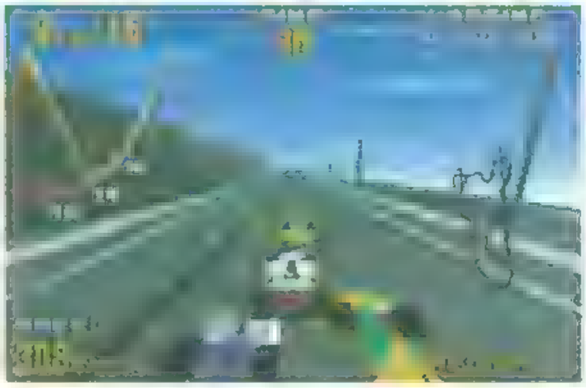


◀ハード設定だと40・20のタイムで5位

▶イージー設定コンマ5秒落ちて1位

Lesson 3 接触してもOKのマシンを見抜け!!

走行中のアザーカーに接触しても、場合によっては相手との相対速度によって、はじかれるだけですむことがある。車同士の相対速度が50km/h以下（壁の場合は280km/h未満）で接触すればクラッシュしないのだ。



◀他車を抜くときは、スピードを落とせば危険が減る

◆アザーカー（敵車）のタイプは4種類

アザーカーには、それぞれ性格の違う4種類のマシンが登場する。V8▶V8ワークス▶V10▶V12の順に速くなっており、上位の車になるほど最高速はアップ。平均速度も難易度設定で大きく変わるようになっている。

◀一番遅いマシン 周回遅れの常連だ

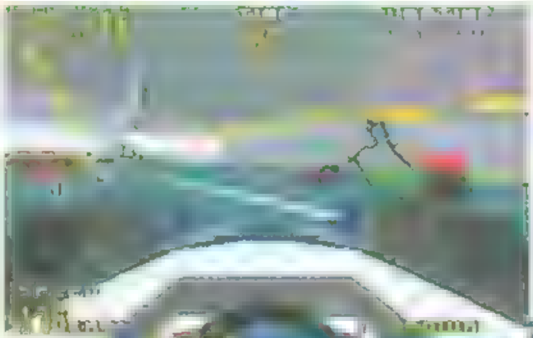
◀[illegible]

◀レース序盤でプレイヤーを妨害!?

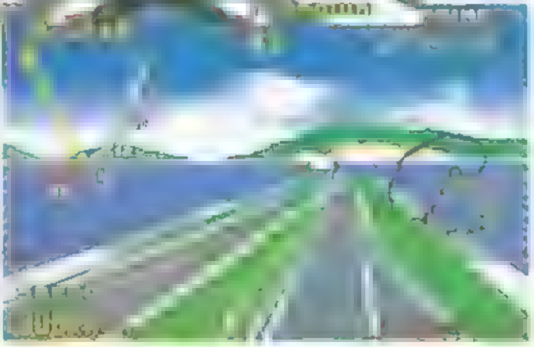
◀[illegible]

Lesson 4 どの視点で走るのがベストなのか!?

「V.R.」はプレイ中の視点を4種類から選べるが、では実際にどの視点が一番使いやすいのか……？　色々調べてみた結果、視点3が一番走りやすいという結論が出ている。画面から受ける迫力は他の視点に比べて物足りないが、マシンとコースの表示バランスは一番。次にオススメしたいのが、スタート時に設定されている視点2。コースはやや見にくいが、マシンの態勢が一番わかるのだ。



◀視点1は迫力満点だが、前が見にくい



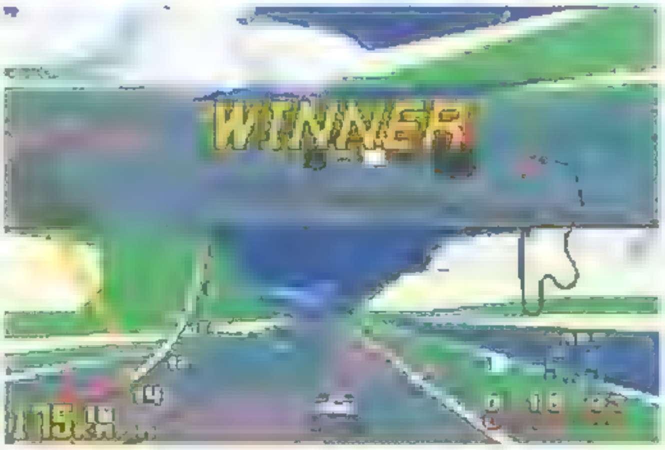
▶視点4だと自車の向きがわかりづらい

対戦バトルレースに勝つためのテクニック

他のモードで腕を磨いたら、今度は対戦バトルに挑戦!! 真の実力が問われる真剣勝負だ

互角のマシンを操る相手に勝つためには?

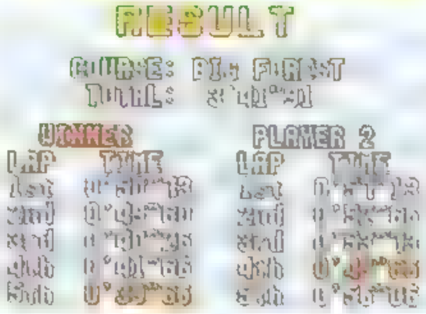
このモードは、2人で規定周回数を走り、どちらが先にゴールするかを競うのが目的。アザーカーも出てこないし、業務用と違って後続車の性能が有利になることもない。この実力勝負のモードで勝つコツを紹介しよう。



◀上下2分割された画面が対戦プレイの特徴になっている

Lesson 1 ひたすらドライブテクを磨く!!

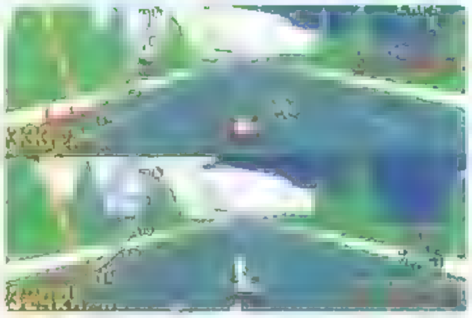
マシンの性能はほぼ同じ……ということは、相手よりも速く走ることができればまず負けないことになる。ほとんど同じ実力を持つ相手との勝負なら、各コーナーをぎりぎりまで攻めて差をつけるしかないぞ!!



◀実力の違う相手との対戦では勝てない

Lesson 2 スリップストリーム合戦に勝て!!

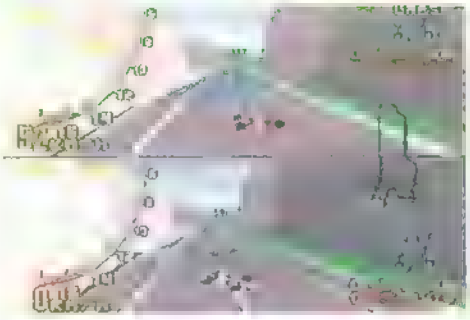
対戦相手がほぼ同じ実力を持っているのなら、抜きつ抜かれつのデッドヒートが展開されることは間違いない。スリップストリームを、ストレートなどの抜かしやすい場所で使ってみよう。狙った獲物は逃すな!!



◀先行車側は、相手をブロックしよう

LESSON 3 ときには走路妨害も必要!?

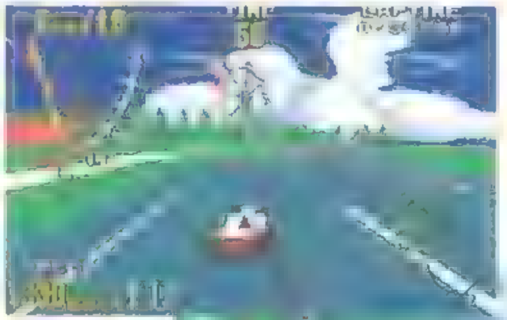
VSモードで相手がスリップストリームを使って抜いてきた!! こんなときは、多少ダーティだが強引に横からぶつかって相手を妨害しよう。2台とも同じ速度で走っているので、大事故にはなりにくいぞ。



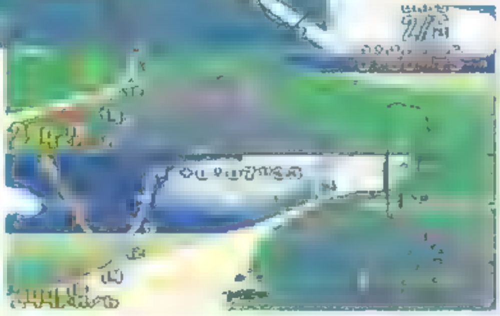
◀ガンガンぶつける。クラッシュに要注意

「V.R.」モードとの違いは…

VSモードは画面が上下に2分割されているため、V.R.モードやフリーランモードと比べると画面レイアウトがじゃっかん変更されている。その1は、画面が半分になっているので視点が通常よりも低く（平たく?）なっている点。その2は、観覧車を始めとした背景が多少省略されている点だ。



◀初級コースの最終コーナー観覧車が見える



▶VSモードの最終コーナーには観覧車がない

特別公開

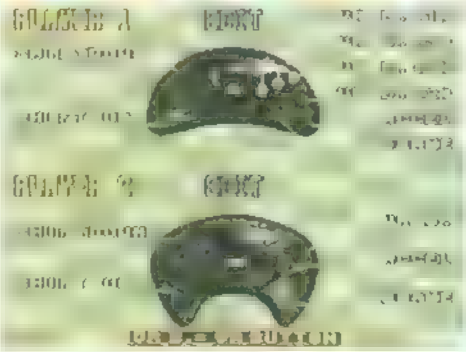
プレイヤーマシンのデータを剥ぐ!!

「V.R.」は実際のマシン性能を基に、精密な物理計算によって動かされている。ここでは実際に使われている物理定数を一部公開する。

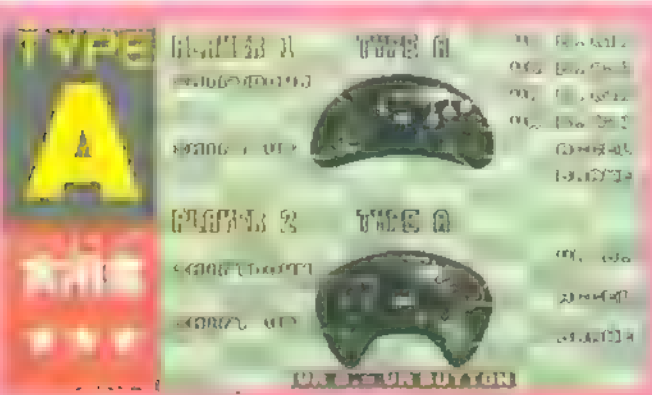
- 空力抵抗係数（cd値）……0.86
- エンジン許容回転数…17000rpm
- 車両重量……………………650kg
- 前面投影面積………………1.24㎡
- 最大ダウンフォース………1000kg
- 重量加速度……………9.8m／s²

キミはどのパッドの設定を選ぶ？

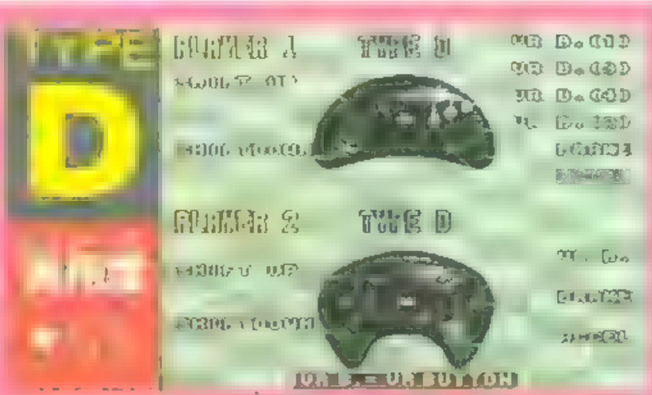
P.6でも説明したように、「V.R.」はオプションモードでプレイヤーがパッド操作の設定を自在に振り分けることができる。シフトチェンジだけで走るならTYPE Aというように、自分好みの設定を選ぼう。



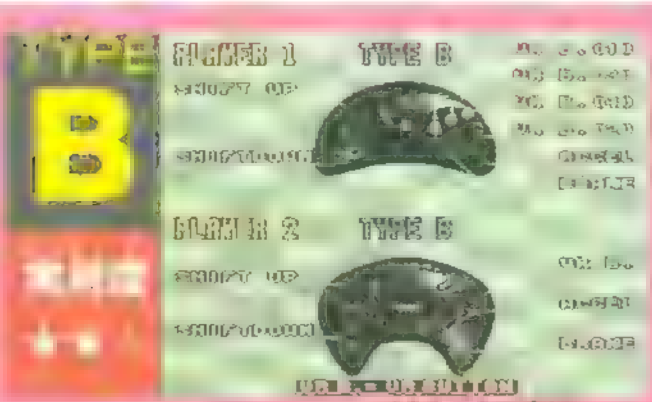
◀用意された設定は6つだが、エディットも可能



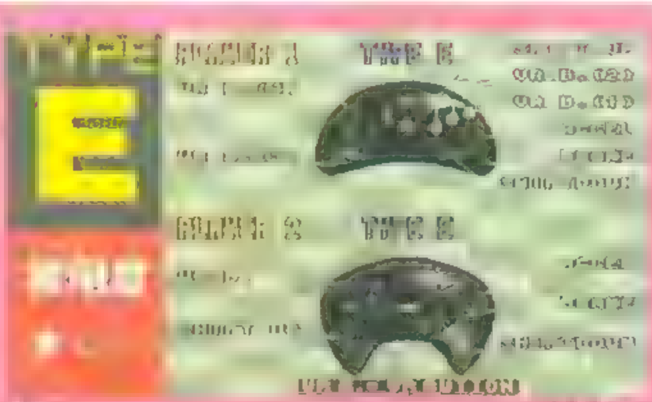
標準設定。電源を入れると最初は必ずこうなっている。一番オーソドックスなタイプだ



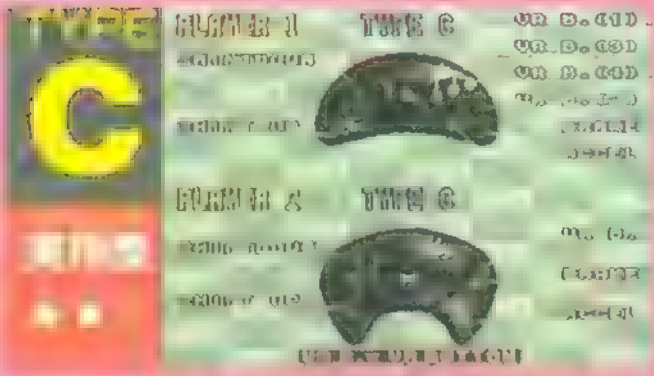
アクセル／ブレーキ、シフト操作がTYPE Aと逆。無理して慣れる必要はない？



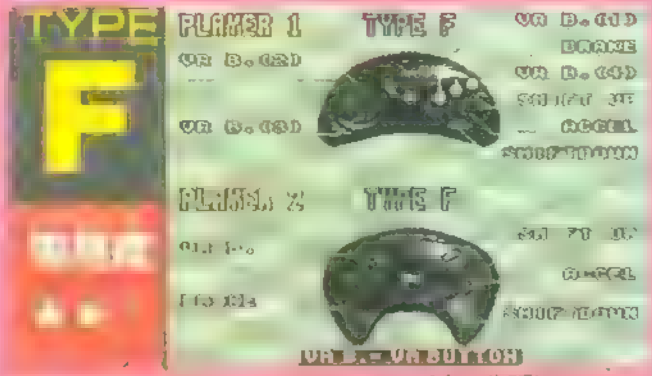
TYPE Aと違い、シフト操作が上下逆になっている。勝手にシフトダウンする人はコレ



気分はヒール・アンド・トゥ。シフト操作がちょっと面倒くさいが、何事も慣れが必要



アクセルとブレーキが入れ替わったタイプ。VRボタンの押し間違いを防ぐために選ぶ？



エンジンブレーキをメインに使う設定。ただし、通常のブレーキが押しにくいのは残念

「V.R.」Circuit Guide

「V.R.」サーキット攻略編

「V.R.」3つのサーキットを、具体的な攻略をそえて紹介＆解説。より速く走るためのアドバイスや、最速で走るためのレコードライン、ブレーキングポイントも詳細に表示した。目指せベストラップ!!

CHAPTER 3

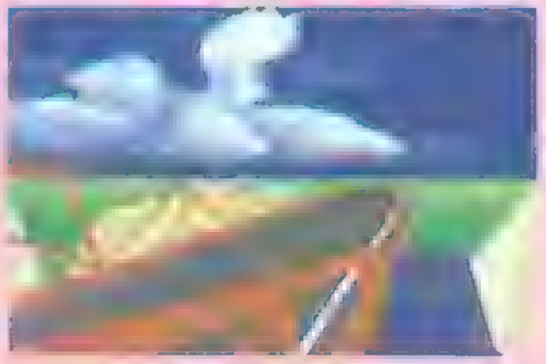
性格の違う3つのサーキットを紹介

「V.R.」に用意された3つのコースは、初級・中級・上級というようにそれぞれ難易度別に振り分けられている。どのコースを選ぶかはプレイヤーの自由だが、マシンに慣れていない人は初級コースから始めるのがいいだろう。

◀ミッションの選択でもコースの難易度は変わる

初級コース BIG FOREST

ビッグフォレスト



「V.R.」の基本テクニックが学べる高速サーキット。コースレイアウトは単純だが、カウンターステアなどのコーナリングテクニックを学ぶうえでは最適のコースと言える。

中級コース BAY BRIDGE

ベイブリッジ

実際に走ってみると、最も難易度が高いテクニカルサーキット。ここではブレーキングやアザーカーの対処といった、レース時の実戦的なテクニックが磨けるようになっている。

上級コース ACROPOLIS

アクロポリス

S字などの連続コーナーが各所にレイアウトされた高速テクニカルサーキット。コース中盤にあるヘアピンカーブは、3コース中最もきついカーブである。クラッシュの設定あり。

難易度設定で何が変わるのか？

オプションモードで難易度を変えると、スタート時の制限時間の設定と、アザーカーの平均速度が変わるようになっている。HARD設定で1位を取るのはかなりキビシイのだ。

CIRCUIT No.1

BIG FOREST

初級コース

ビッグフォレスト

「V.R.」初心者の登竜門コース

“BIG FOREST＝大森林”の名の通り、まわりを森で囲まれた美しいサーキット。ライン取りさえ合えばアクセル全開で走れるので、まずコースに慣れること。ちなみに初級コースは必ずピットスタートとなっている。

開発スタッフベストタイム

0'37"13

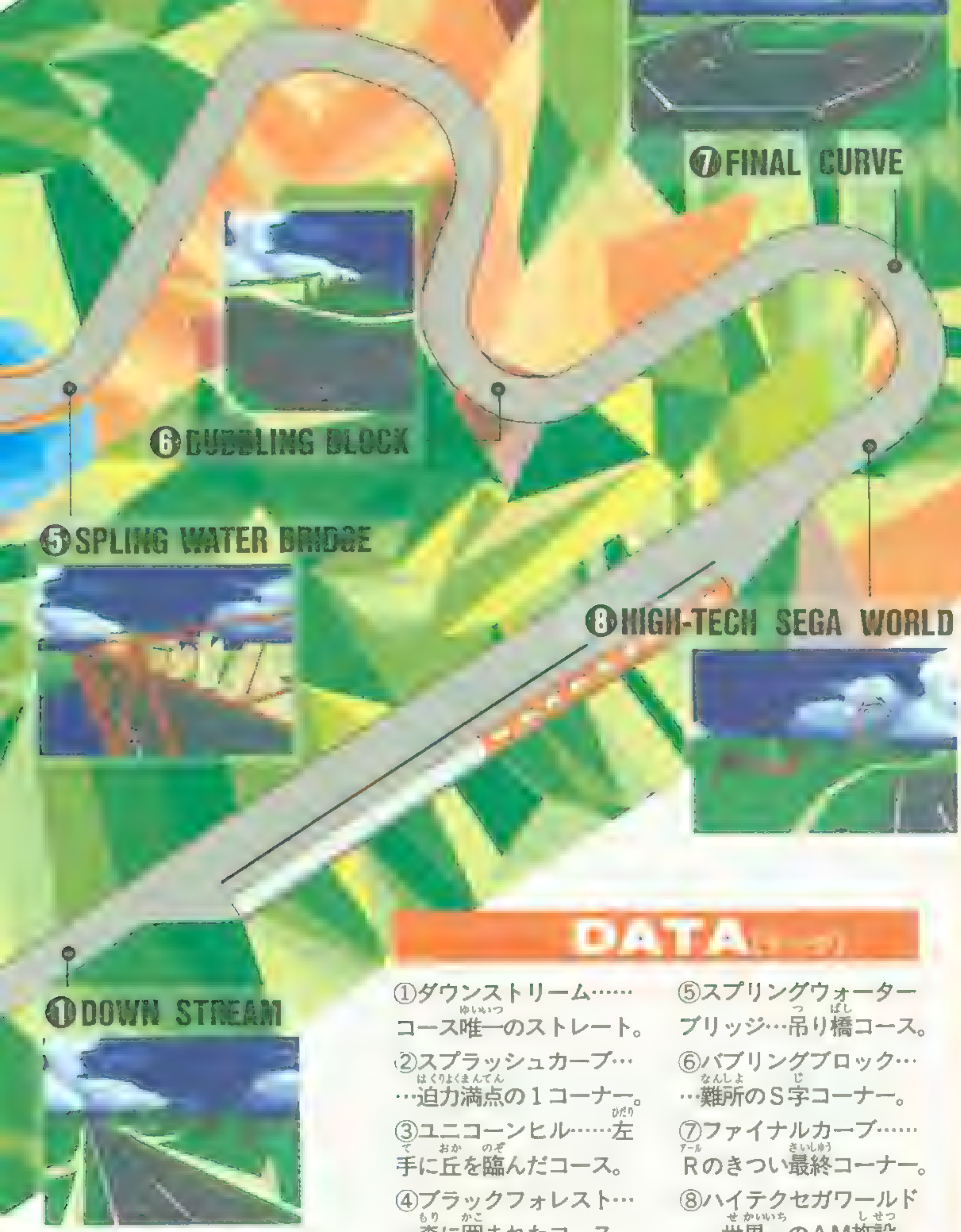
3'07"71

COURSE GUIDE
コースガイド

[初級コース]

最終コーナーで大型アミューズメント施設"ハイテクセガワールド"を臨むことができるコース。スリップストリームによるホームストレートでの追い越しが期待できる。S字コーナーが難所だ。

カーブの数が少ないので、超高速バトルが楽しめるのが特徴となっているぞ。



DATA

①ダウンストリーム……コース唯一のストレート。

②スプラッシュカーブ……迫力満点の１コーナー。

③ユニコーンヒル……左手に丘を臨んだコース。

④ブラックフォレスト……森に囲まれたコース。

⑤スプリングウォーターブリッジ…吊り橋コース。

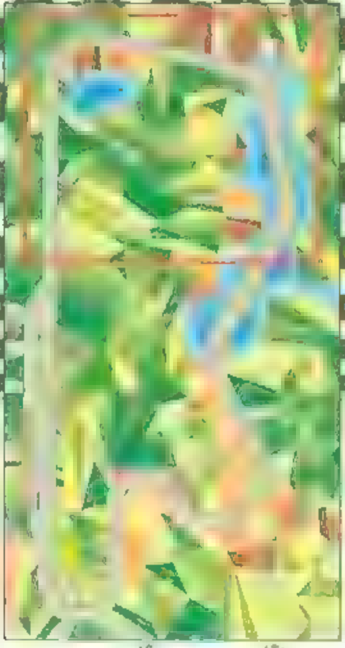
⑥バブリングブロック……難所のＳ字コーナー。

⑦ファイナルカーブ……Ｒのきつい最終コーナー。

⑧ハイテクセガワールド……世界一のＡＭ施設。

DOWN STREAM～SPLING WATER BRIDGE

ダウンストリーム～スプリングウォーターブリッジ



ゆるめのカーブが3つ並ぶエリアだが、初心者にとっては第1、第2カーブがクセモノ。ホームストレートで十分加速しているので最高速でコーナーに突っ込むことになるが、早めにハンドルを右に切らないとアウト側にふくらんでしまうぞ。

▲最初のチェックポイントの後にカーブが待つ

Aブロック 【難易度】★

アクセルは全開、常にインベタのライン取りで走れ!!

ホームストレート通過後に待つ第1コーナーは、入口が見えたらじょじょに右側へハンドルを切り込みながら曲がること。コーナー全体が見えてからだとアウト側にふくらんでしまう。インに入りすぎたら一瞬パッドを離してマシンの向きを調整するといいぞ。

◀このあたりから右側へマシンの向きを変えるとインベタで走れる

◀イン側の草地キリギリを走れるようになればほぼベストのライン

Bブロック 【難易度】★★☆☆☆

早め早めのハンドル操作で吊り橋コースへ進入せよ

吊り橋が架けられたコース部分で問題なのが最初のカーブ。ここもイン側へ入るタイミングが遅いとアウトへふくらんでしまうので、初心者は気をつけたい。コース右側にある白い通過帯と吊り橋を目印にして、アウト・イン・アウトのライン取りで走ろう。

◀コースの中央より、ややイン側から進入すること

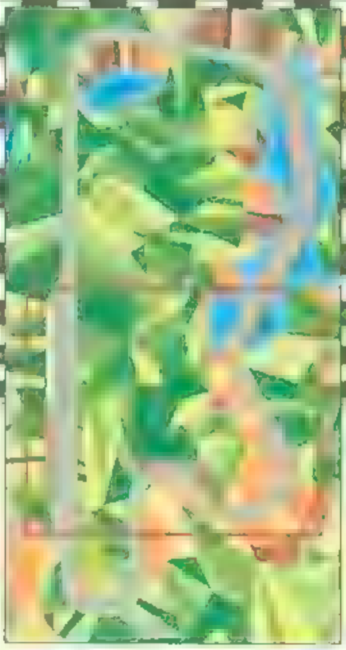
◀吊り橋部分に入ったら一番イン側を走っているように調整しよう

注意ポイント

吊り橋部分に接触すると即クラッシュだ

このエリアで最もミスしやすいのは第2コーナー。イン側へ入るタイミングが遅いと、吊り橋にぶつかって大クラッシュとなってしまう。

◀左側の橋へ一直線。危ないと思ったら減速せよ



BUBBLING BLOCK

バブリングブロック

初級コース最大の難所。複合S字カーブになっているので、ライン取りはコーナーをいかにきれいに脱出するかを第一に考えたい。ライン取りを合わせてカウンターステアをきれいに当てると、アクセル全開でも走れるようになるエリアだ。

▲どの地点でS字を折り返すかがポイントだぞ

Aブロック 【難易度】★☆☆☆☆

基本はアウト・イン・アウト

基本のライン通りに走ればそれほど難しいコーナーではない。アウト側から左のイン側に切り込み、マシンをコーナー出口へ向けよう。

◀マシンのリアが流れたら、カウンターでインを突こう

Bブロック 【難易度】★★★★☆

複合カーブの進入地点はココ

S字の折り返し地点の前にある複合コーナーは、2つ目のコーナーのインぎりぎりを走るようなラインがベスト。

S字の折り返しが勝負の分かれ目!! イン側を攻めろ

問題のS字部分を全速で走るには、どの地点でハンドルを右から左に切り返すかがポイントとなる。切り返す場所は写真を参考にしてもらうとして、切り返した後はカウンターを2～3度ほど当ててアウト側にふくらまないように走ろう。

◀カーブのアウト側にあるバンクコーナーを利用して進入だ

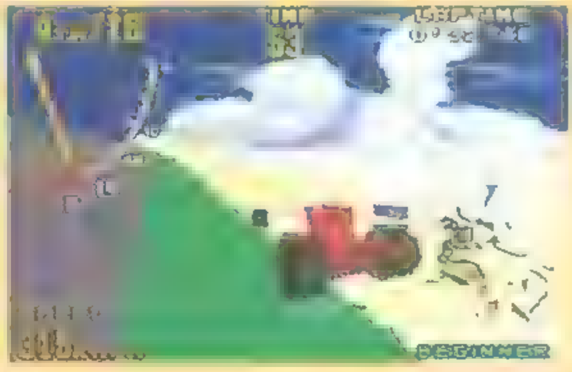
◀右コーナーのインを抜けたら、少し走って左へ切り返す

◀カウンターを当ててイン側に走る。もちろんアクセル全開

注意ポイント

不意のスピンに要注意

S字コーナーのライン取りが甘いと、減速しない限りコースアウトは確実。コーナー出口もカウンターを当てるタイミングが遅いとスピンだ。



◀リアがコース外に流れてしまうとスピンするぞ

FINAL CURVE

ファイナルカーブ

ベストラップを狙うプレイヤーにとって、最後の課題となるのがこの最終コーナー。全速で走ることができないので減速することになるが、ホームストレートにあるファイナルラインまでに、いかに素早くマシンを最高速にもっていくかが勝負だ。

Aブロック 【難易度】★★★☆☆

ブレーキングでイン側へ切れ込む感覚を覚えろ

基本のライン取りはアウト・イン・アウトだが、カーブがややきついため、イン側にマシンを寄せた場所辺りからじょじょにアウト側へ流れてしまいがち。これを防ぐため、インからアウト側へすべる直前に一瞬ブレーキングするといい。これによってマシンがさらに右側を向いたら、カウンターを当てつつフル加速しよう。カウンターの当て始めでマシンの態勢が崩れそうな場合は、アクセルを離しながらカウンターを当てると安全。280～300km/hくらいまで減速しながらコーナリングできるようにまでなれば合格だ。

◀観覧車の位置を目印にして、イン側へ進入せよ

◀アウトからインへ切り込んだ後、ブレーキング

◀カウンターで、アウト側にはふくらまないぞ

草地に入って強引に減速する

上で紹介した方法以外にも、コース内側のエスケープゾーンに突っ込んで強引に減速する方法もある。この場合、突っ込む場所はコーナーのかなり奥だ。

◀草地をかむが、すぐにコース内へ復帰すること

注意ポイント

ライン取りのミスでコースアウトにある

最終コーナーのミスは、オーバースピードかライン取りに失敗したかのどちらかだろう。マシンが左へ流れ過ぎるようならすぐに減速すること。

◀コース幅は広いが、それでも間に合わない……

見どころチェックポイント

ふだんは何気なく通過するコーナーも…

視点を変えて近づくと…

隠れキャラを見つけよう!

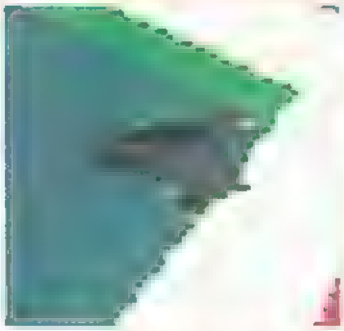
業務用「V.R.」には、牛や馬などのキャラがサーキット内に置かれていたが、メガドライブ版は業務用以上のキャラがいるのだ!!

隠れキャラはこのコーナーに注目せよ!

❶白鳥

▲第1コーナーの右にある湖に浮かんでいる

❷カラス



▲2つ目のチェックポイントの上にいるぞ

❸馬

▲最終コーナーのインに放し飼いされている

- ■ライン取りを覚えてアクセル全開で走れ
- ■マニュアル車ならタイムは1秒速くなる
- ■こまめなハンドル操作でマシンの振れを調整
- ■アクセルオフでマシンの挙動を安定させろ

CIRCUIT（サーキット） NO.2

MEDIUM COURSE

BAY BRIDGE

中級コース

ベイブリッジ

市街地で繰り広げられるバトル!!

海岸を背にした美しい市街地を舞台にしたテクニカルサーキット。特にコース終盤は道幅が極端に狭いため、アザーカーの抜き返しやコーナリング中は細心の注意を払わなければならない。難易度は3コース中最も高い。

開発スタッフベストタイム

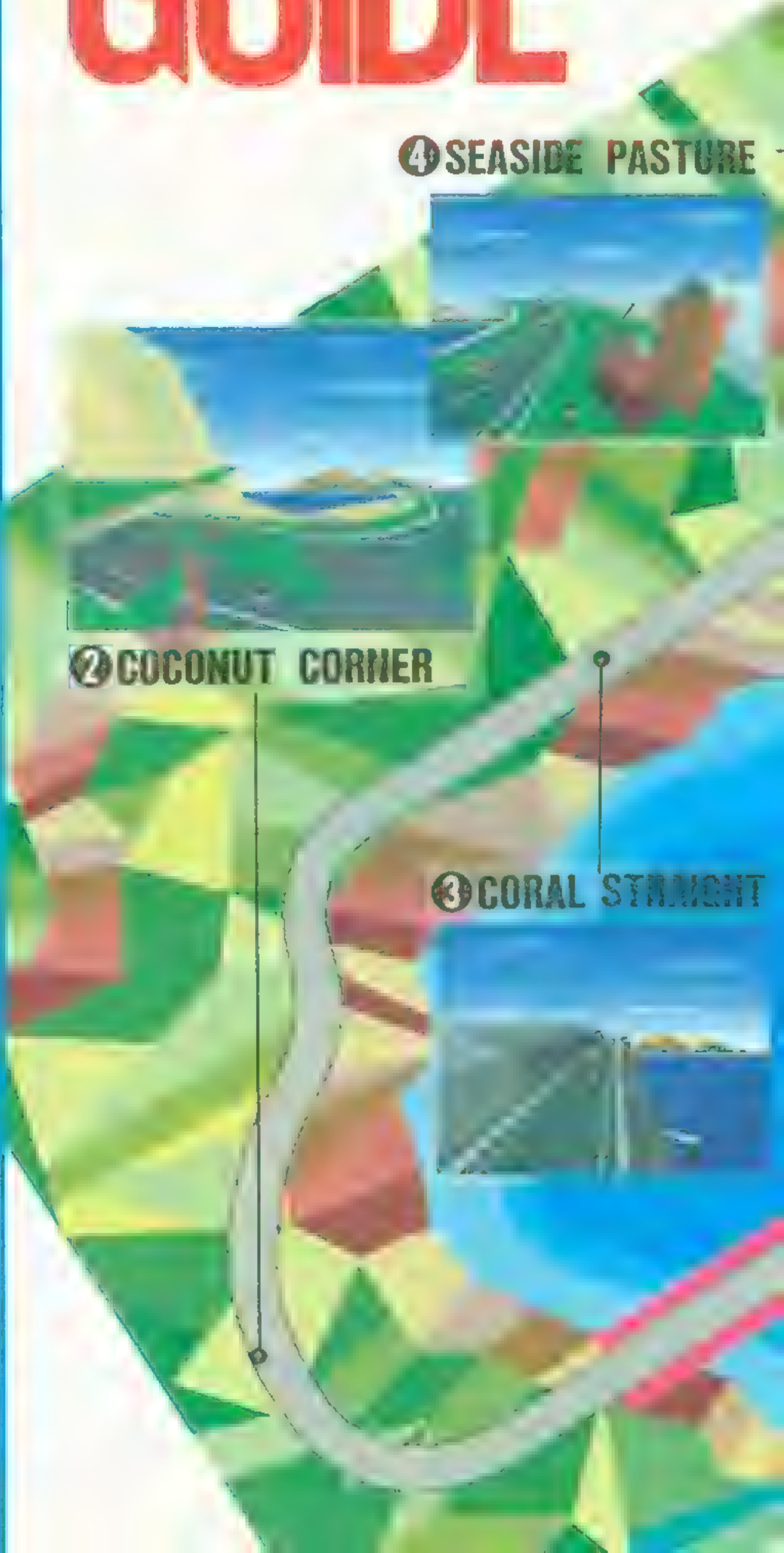
0'37"66

3'12"04

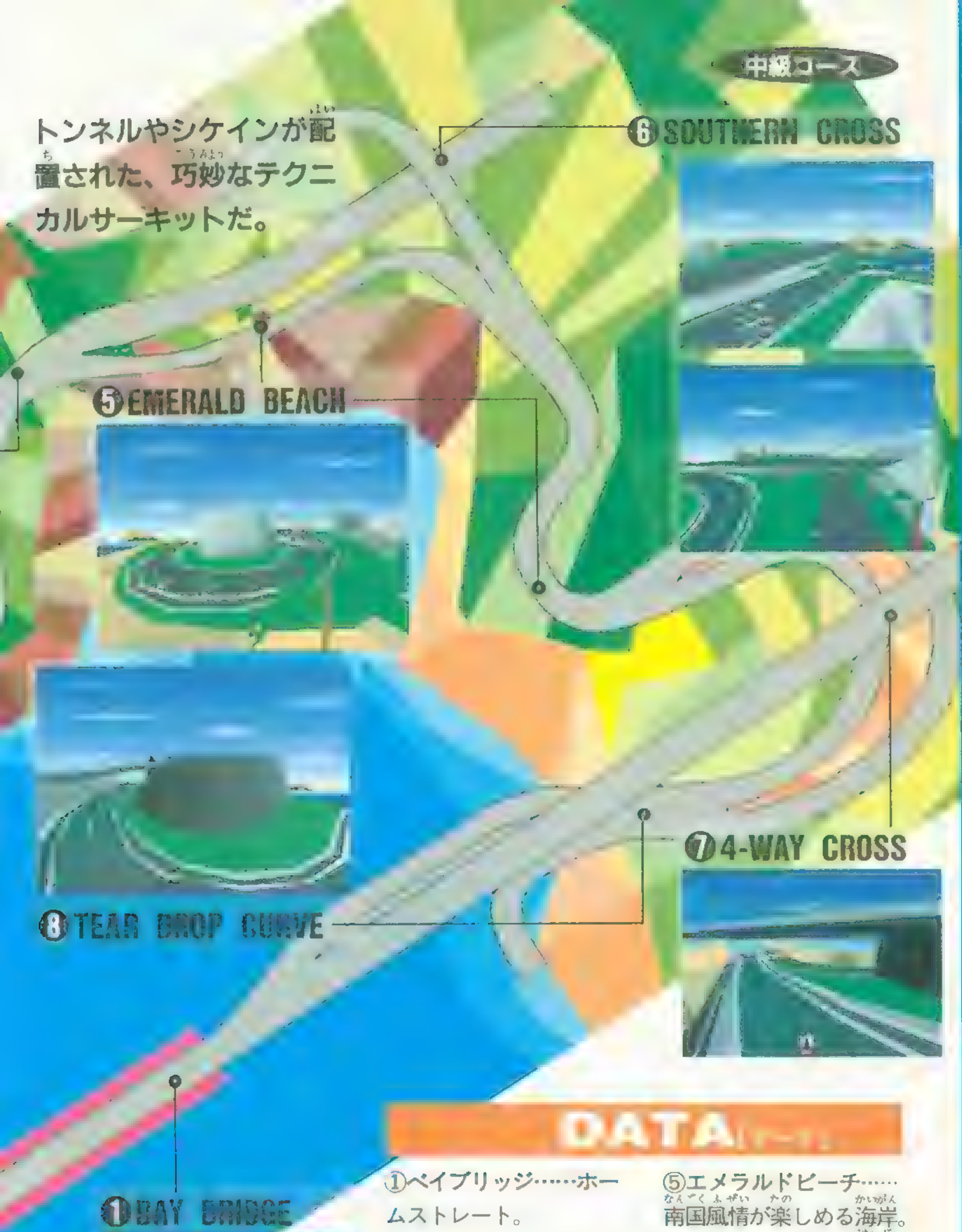
【中級コース】

カーブのきついコーナーが比較的に多くため、繊細なアクセルワークが必要になってくるコース。道幅が狭いので、V.R.モードではアザーカーとのデッドヒートが毎ラップごとに楽しめるはずだ

COURSE GUIDE
コースガイド



トンネルやシケインが配置された、巧妙なテクニカルサーキットだ。



① BAY BRIDGE

DATA（データ）

①ベイブリッジ……ホームストレート。

②ココナッツコーナー……先にトンネルが待つ。

③コーラルストレート……裏ストレート。

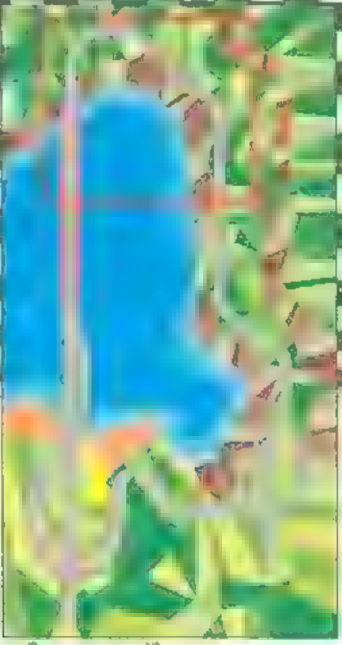
④シーサイドペスチャー……二股にコースが分岐。

⑤エメラルドビーチ……南国風情が楽しめる海岸。

⑥サザンクロス……十字型をした立体交差コース。

⑦4－ウェイクロス……本線につながる立体交差。

⑧ティアドロップカーブ……涙型をしたコーナー。

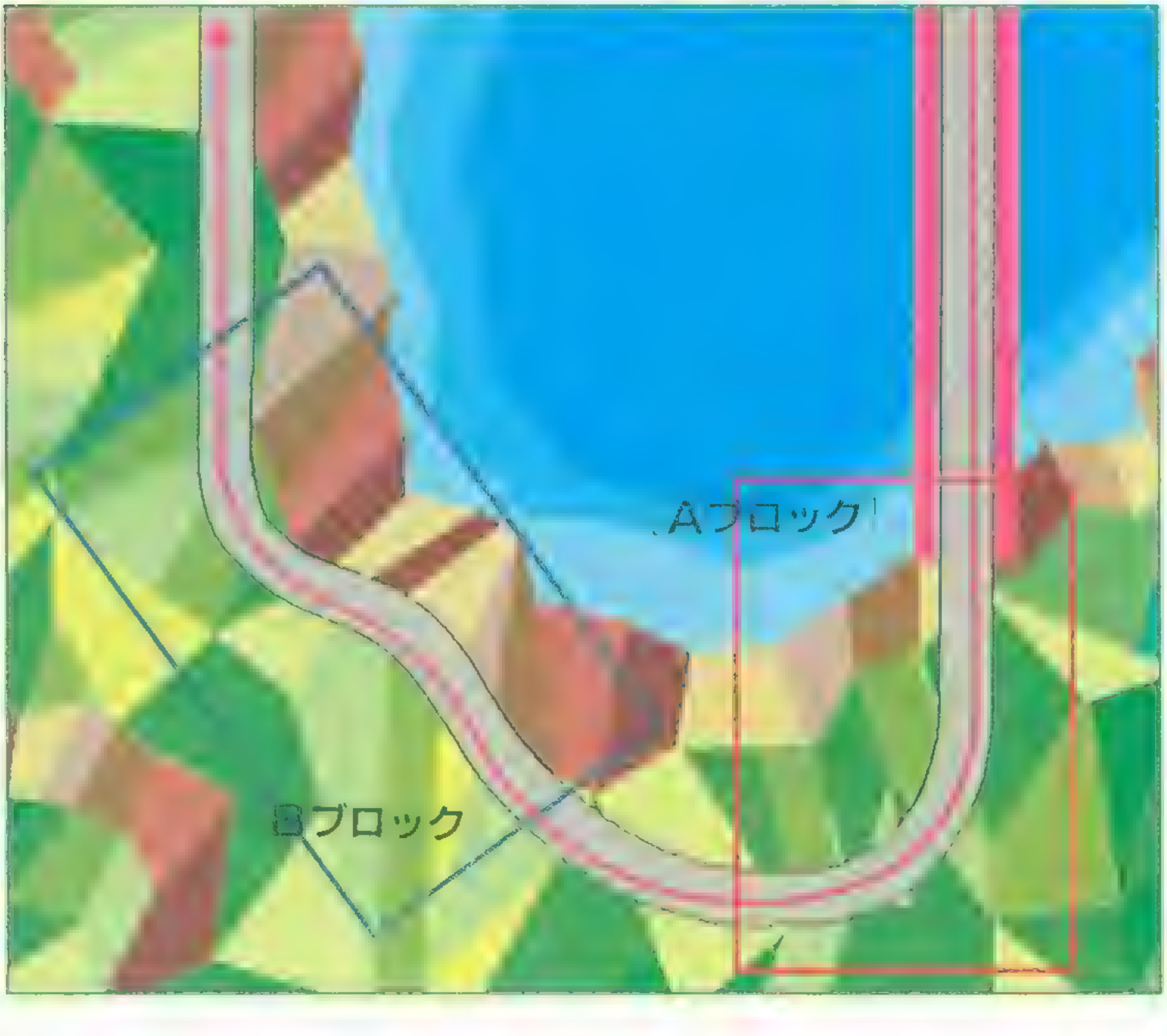


BAY BRIDGE～COCONUT CORNER

ベイブリッジ〜ココナッツコーナー

トンネル手前の第1コーナーと、トンネルを出た直後のS字コーナーをどうきれいに走るかが課題。V.R.モードでプレイする場合、1周目は下位のアザーカーを抜かさなければならないので非常に接触しやすい。危険なときは迷わず減速。

▲ライン取りを間違うとここでクラッシュする

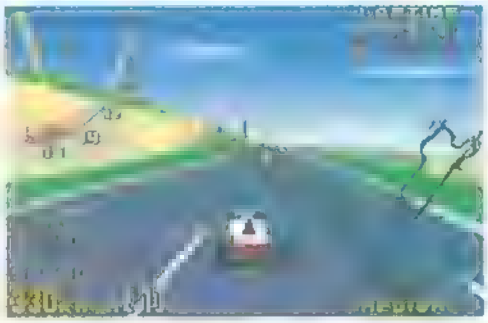


Aブロック 【難易度】★★

アウト・イン・アウトでひたすら全開走行!!

ホームストレートから突っ込む第1コーナーは、初心者なら少し減速してアウト・イン・アウトのライン取りで走ること。中～上級者は、カウンターを当てて全速で走ることができる。アザーカーがライン取りをジャマしてきたら、一瞬アクセルを離し減速しよう。

◀このへんでハンドルを右に切る。まずはマシンをすべらせるのだ



◀マシンが横すべりしたら、カウンターを当てて態勢を整えること

Bブロック 【難易度】★★

トンネルを抜けた先のS字コーナー、どう攻める!?

トンネル内部はゆるやかなS字コーナーになっているので、イン・インで走り抜けること。チェックポイントのある場所がこの連続コーナーの終点になっているが、登り坂になっているため先が見えないので注意したい。右側へ早めにハンドルを切っておこう。

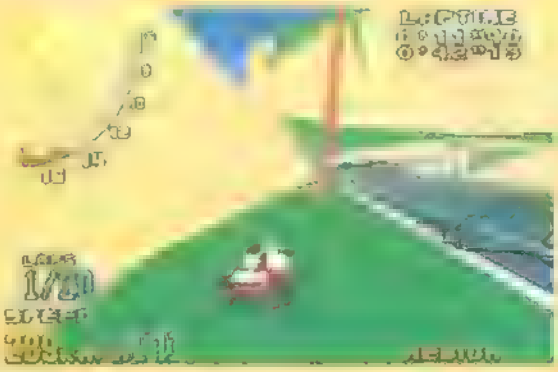
◀S字コーナーが先に見える。ライン取りを今のうちに合わせよう

◀チェックポイントの先は右に曲がっている。ここからイン側に進め

注意ポイント

カウンターを当てないときれいに曲がれないぞ

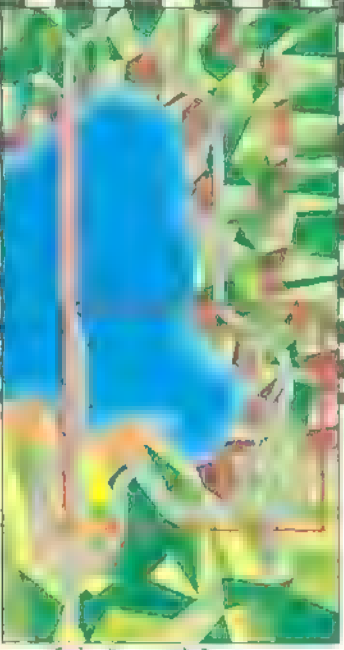
ミスしがちなのが、トンネル手前の第1カーブ。トンネル内も左右が壁に阻まれているので、接触すると即クラッシュにつながってしまうのだ。



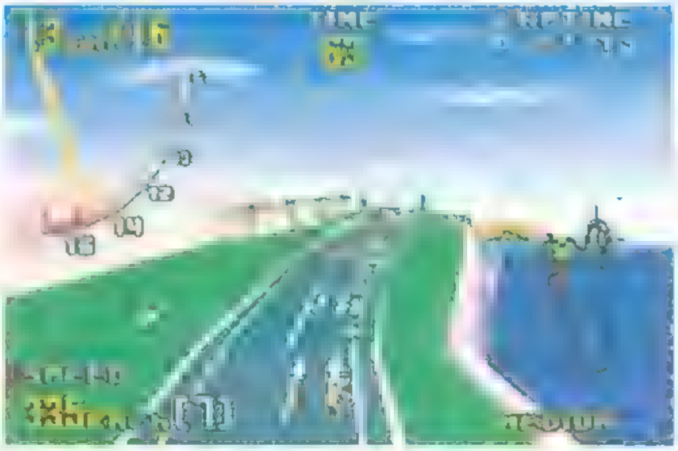
◀まがれずにコースアウト。クラッシュは確実!!

SEA SIDE PASTURE～EMERALD BEACHR

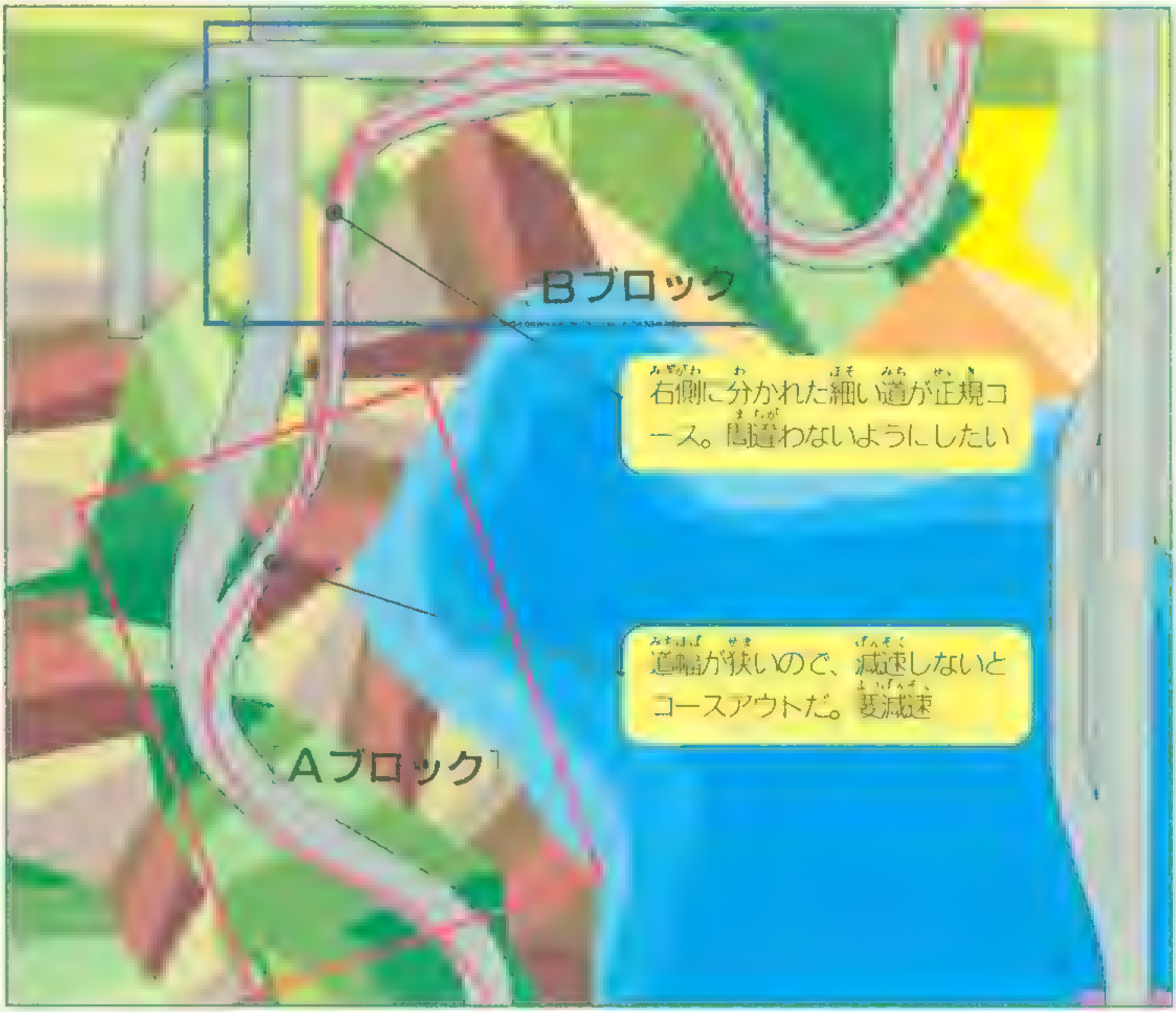
シーサイドパスチャー～エメラルドビーチ



このエリアから一気に道幅が狭くなるので、ハンドル操作を少しでも間違えると即コースアウトとなってしまう。ポイントは、二股に道が分岐した後にある右カーブ。また、下位のアザーカーがよくこの手前でスピンしている点にも注意したい。



▲風車がある場所を過ぎると、分岐点が登場



Aブロック 【難易度】★

突然現れる分岐点!!

アウト・イン・アウトのライン通りに走ればインベタ走行が可能。ミスしてアウト側にふくらんだ場合は、道幅の広さを利用しよう。

◀カウンターを当てて、インベタを常に走りきること

Bブロック 【難易度】★★

基本のライン取りはこれ

道幅が狭いので全速で曲がることはまず無理。300km/h前後まで減速して、アウト・イン・アウトで走り抜けよう。

◀この辺りでブレーキング。300km/h前後を目標に減速

秘技！ショートカット走行で楽々コーナリング!?

上に載せたやり方よりは簡単な走り方を紹介。真ん中にある草地に突っ込んで減速し、そのまま左の舗装路に突き抜けたらカウンターを当てて右に曲がるというもの。310km/h以上で草地を突き抜けるとベスト。アクセルワークも重要だ。

◀草地を越えて左の舗装路へ。310km/h以上で越えろ

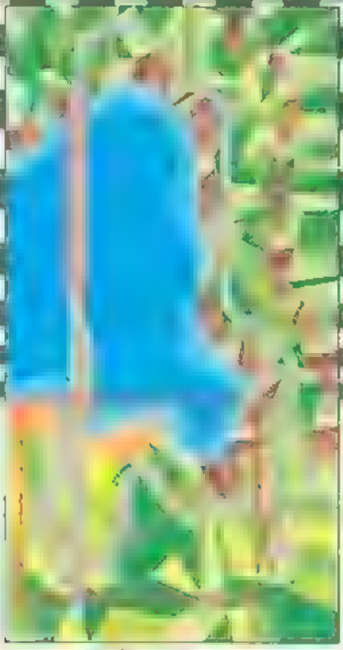
◀カウンターを当てて、コースアウトしないように走ること

注意ポイント

狭い舗装道路内をうまくトレースしろ

右側の道に入ったときに正しいライン取りで走っていないと、マシンが振れてコースアウトしやすい。ここでアザーカーがよくスピンしている。

◀コースアウトすると、一気にスピードが落ちる

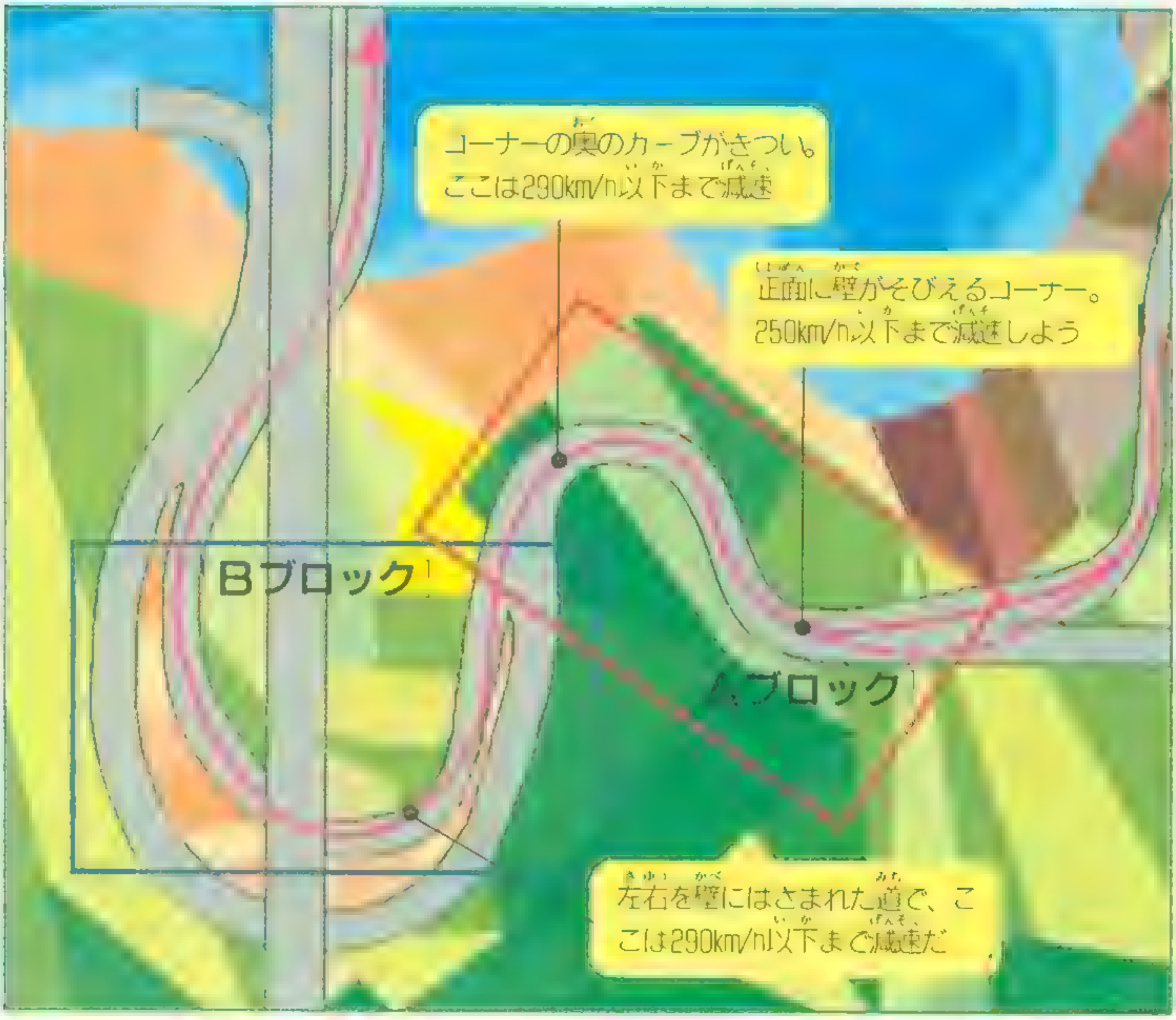


EMERALD BEACH～4-WAY CROSS

エメラルドビーチ～4-ウェイクロス

中級の難所。きついカーブが連続的に続くため、ここを速く抜けるにはブレーキングやシフトダウンのタイミングを何度も走って覚えるしかない。ブレーキングポイントが3ヶ所あるので、いかに減速しすぎないように走るかがポイントだ。

▲立体交差の下をくぐり抜ければゴールも間近



Aブロック　【難易度】★★★

2ヶ所あるブレーキングポイントを覚えるべし!!

右コーナーを通過し、道が合流して道幅が広くなったと思うのもつかの間、きついカーブが連続でつながるこの難関エリアに入る。正面左に壁が見えるコーナーはいったんブレーキして右に曲がること。次の左カーブは6速に落としてオーバースピードを防げばOK。

◀ここで軽くブレーキング。290km/hまで速度を落とそう

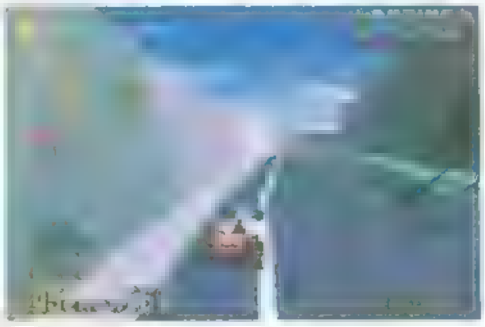
◀ブレーキングとシフトダウン、ハンドルの切り返しを同時に操作

Bブロック　【難易度】★★★

見た目よりもカーブがきついことを忘れずに

ホームストレートへと抜ける最終コーナーは、コースの左右を壁にはさまれているためミスは禁物。また、コースの先が見えないブラインドコーナーなので気付きにくいが、ここは250km/hまで落とさないと曲がれないカーブになっている。5～6速に落とそう。

◀立体交差のコースが上に見えたらブレーキング。要シフトダウン



◀カウンターを当ててフル加速。7速へのシフトアップも忘れずに

注意ポイント

砂浜にコースアウトすると大幅にタイム減

きちんと減速していないと、エメラルドビーチのあるコーナーでコースアウトのハメに……。リヤタイアが未舗装路上に乗るとすぐにスピン!!

◀ライン取りにはくれぐれも注意して走るべし

見どころチェックポイント

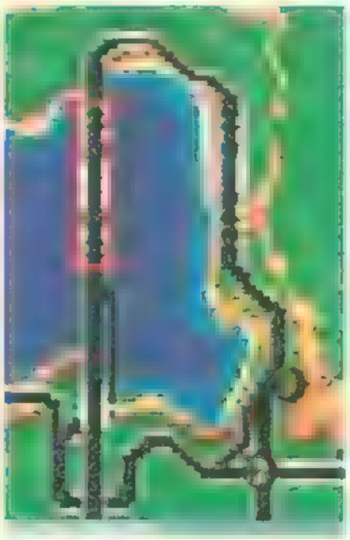
リアルな立体交差に注目しよう

現在F1で日本GPの開催地となっている鈴鹿サーキットと同じく、ここベイブリッジサーキットは立体交差が最大の特徴となっている（ただし、立体交差の上は走れないんだけど……）。視点4で見てもわかるように、この立体交差コースは過去のレースゲームにはなかったほどリアルなものに仕上がっている。サーキット内をすべてポリゴンで処理している「V.R.」だからこそできる演出なので、色々と視点を変えてみよう。上のコースがどこへつながっているのか調べるのも楽しいぞ！

▼当然、真上からも見下ろすことも可能

▲立体交差内は真下からものぞけるぞ

▶▶隠れキャラはこのコーナーに注目せよ!◀◀



❶牛

▲風車の前後に1匹ずつ放し飼いされている

❷マイルス看板

▲ササンクロスの立体交差の下をのぞくと……なんと、"MILES" と描かれた看板を発見

- ■スタート時はアザーカーとの接触に注意
- ■視点4だとトンネルで視界が効かないぞ
- ■4ヶ所のブレーキングポイントを覚えよう
- ■ブラインドコーナーは早めにハンドルを操作

CIRCUIT No.3

EXPERT COURSE

ACRO-POLIS

上級コース
アクロポリス

数々のテクニックを駆使せよ!!

"ACROPOLIS" というのは神殿のこと。名前のとおり、コース中央の高い丘にギリシャ風の神殿がある。なおこの上級コースのみ、マシンがクラッシュするとパーツが破損して最高速や加速率が低下する。ピットで修理だ。

開発スタッフベストタイム

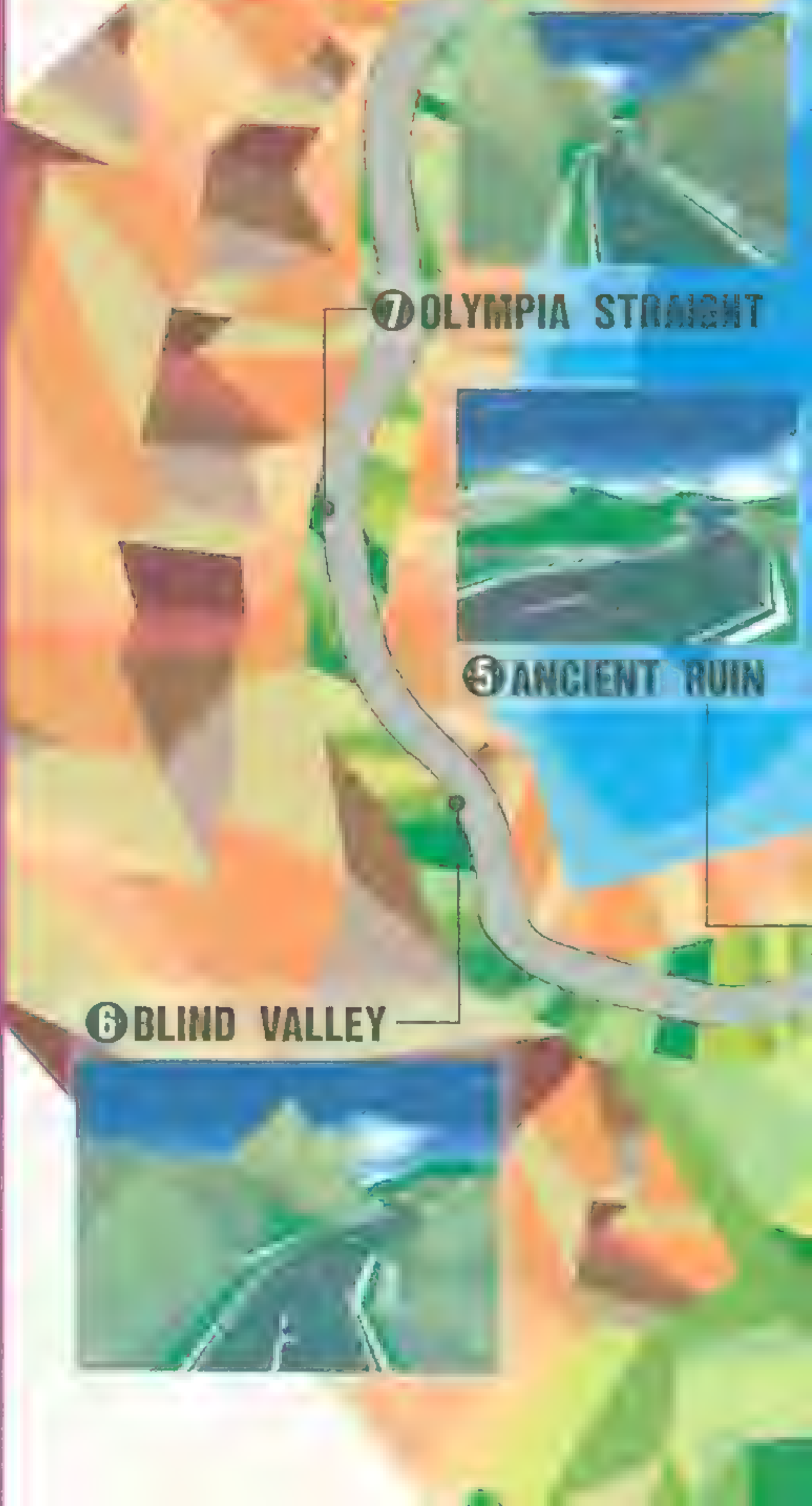
0'48"40

4'05"09

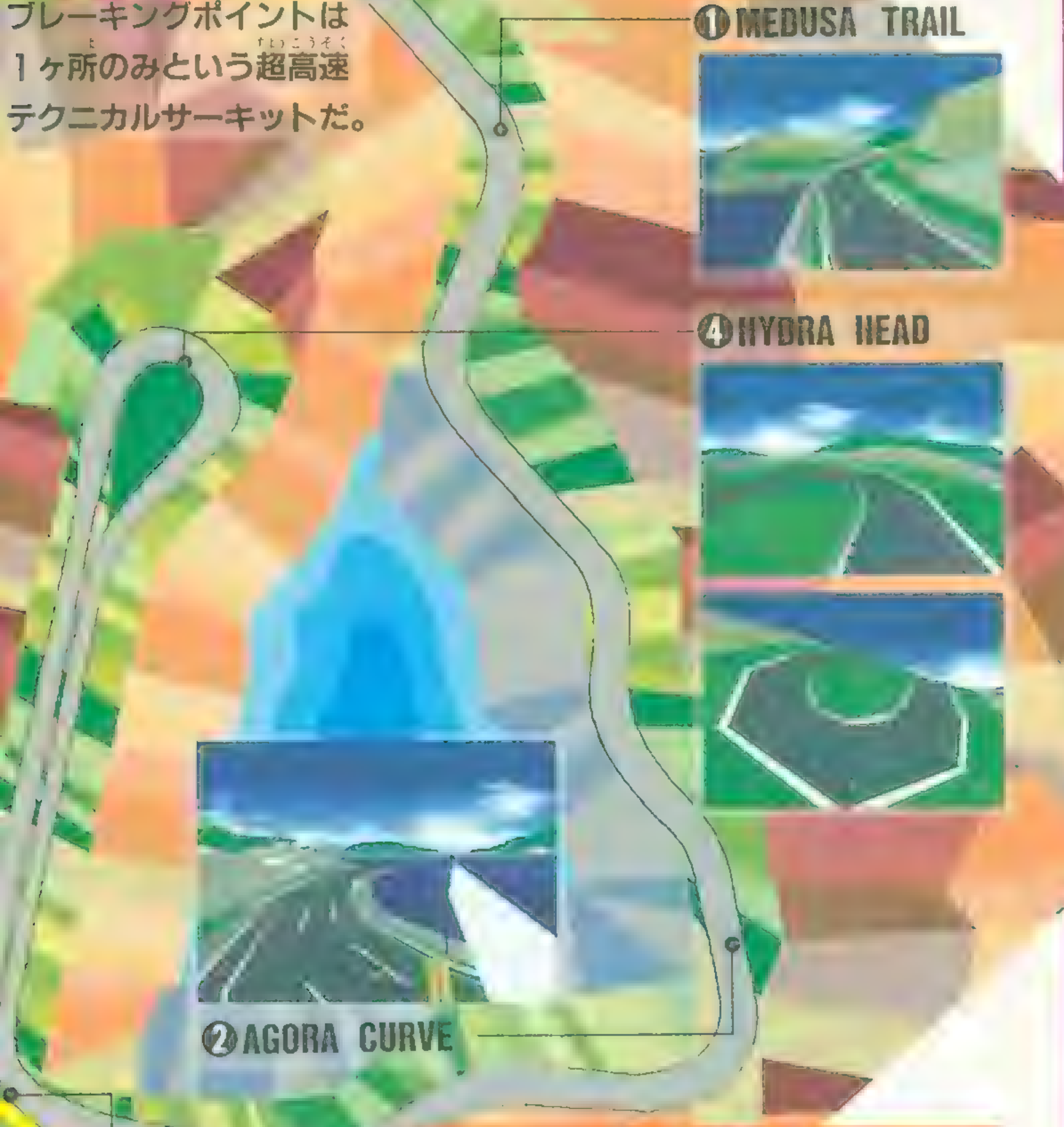
【上級コース】

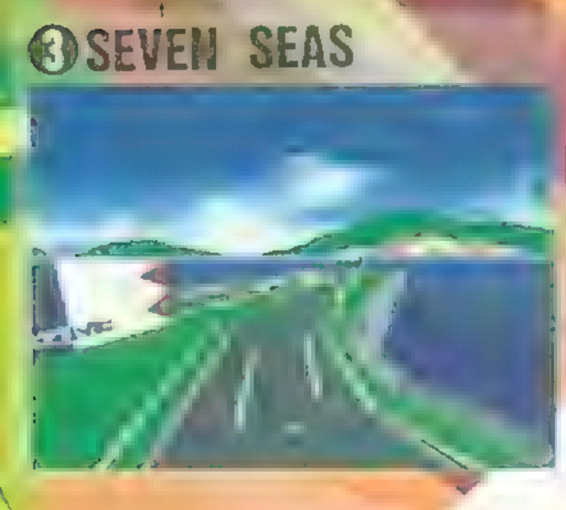
中級コースと比べるとコースレイアウトは単調になるヘアピンカーブがクセ者。ただこの他はゆるやかなカーブが続くので、ライン取りさえ合えばアクセル全開でいけるぞ。

COURSE GUIDE
コースガイド



ブレーキングポイントは1ヶ所のみという超高速テクニカルサーキットだ。



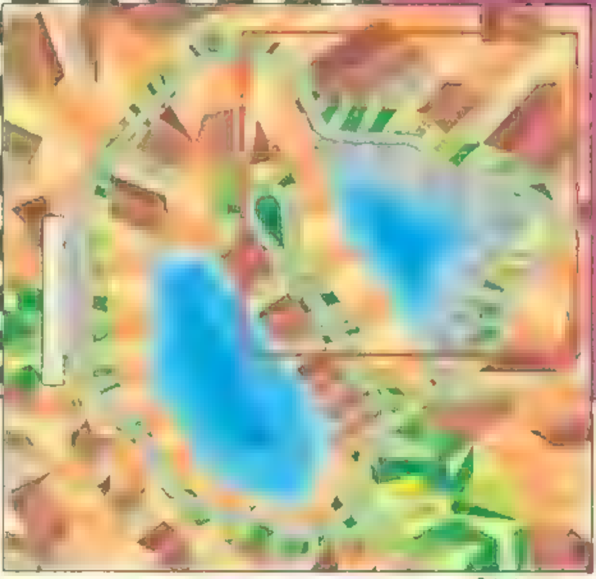


DATA

①メデューサトレイル……ゆるやかなカーブ群。
②アゴラカーブ……第1チェックポイント。
③セブンシーズ……ソニック看板が見える。
④ヒドラヘッド……3コース中最もきついカーブ。
⑤エンシャントルイン……小高い丘にある、ギリシャ風の古代神殿。
⑥ブラインドバレー……視界の効かないカーブ群。
⑦オリンピアストレート……ゆるやかなカーブ群。

MEDUSA TRAIL～AGORA CURVE

メデューサトレイル～アゴラカーブ



このエリアはアクセル全開で走ることができる。ただし、アゴラカーブ(第8コーナー)のみ多少カウンターを当てる必要あり。初心者は減速して抜けよう。

◀問題のアゴラカーブ。視点4は視界が効かないので注意

Aブロック 【難易度】★

直線的なライン取りで走ってタイムロスを防げ

ゆるやかなコーナーが連続して続くので、ラップタイムを縮めるため各コーナーのイン側を最短距離で結ぶように走ろう。きれいに走るコツとしては、常に2つ先のコーナーを曲がるためのライン取りを考えればいい。ハンドル操作はあまりせず、直線的に走ろう。

◀各コーナーのイン側めがけて走ると、直線的なライン取りになる

◀イン側を通過したら、すぐ次のコーナーのイン側へマシンを向けろ

Bブロック 【難易度】★

チェックポイントの旗を目印にして曲がろう

第1チエックポイントが見えたら、アウト・イン・アウトのライン取りで減速せずに曲がること。コーナーを脱出するときにアウト側へふくらむが、カウンターを当てればアウト・イン・インのライン取りでも走れるようになる。曲がれない人は減速して走ろう。

◀まずは思いっきりリアウト側に寄り、コーナリングの準備をしよう

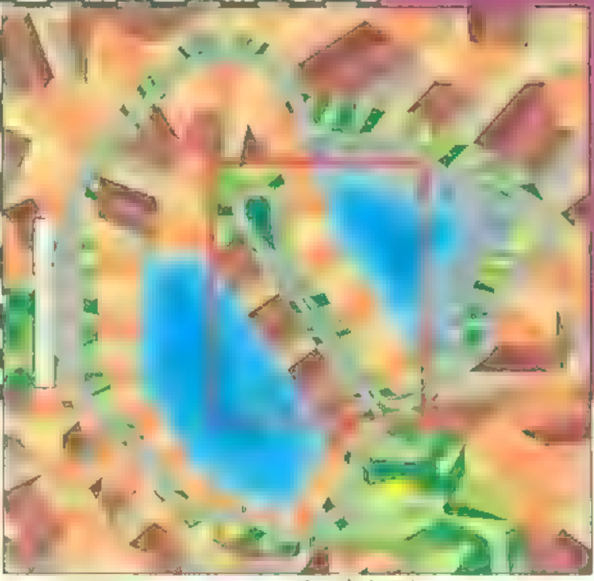
◀一気にイン側へ切れ込む。リヤタイヤがすべったらカウンターだ

注意ポイント

カウンターを当てないとスピンしてしまうのだ

アゴラカーブを通過中にカウンターを当てずに走ると、タイヤがグリップを失なってついにはスピンしてしまう。コース外での接触も要注意だ。

◀ライン取りさえ合えば、こんなメに合わずにすむ

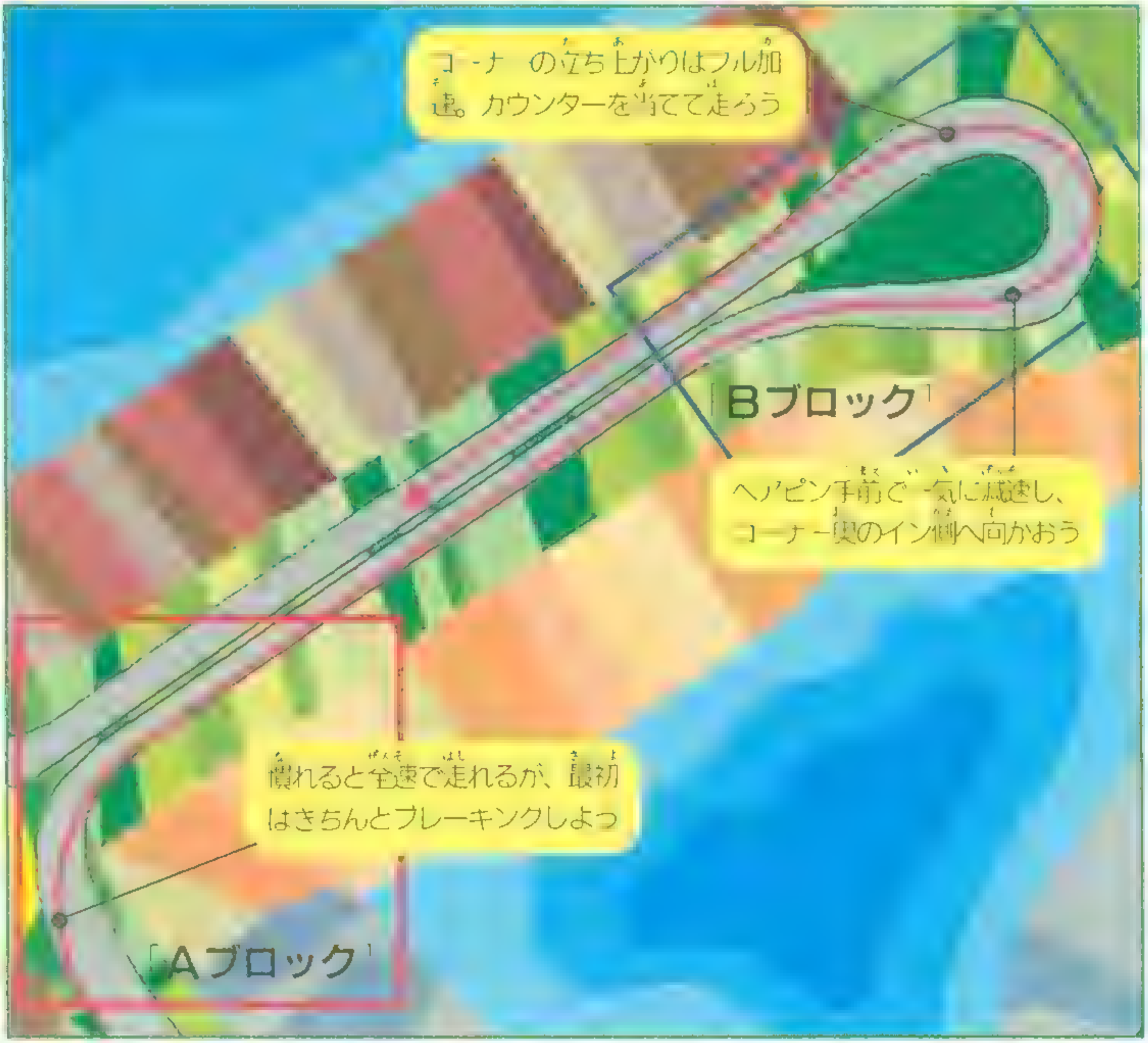


SEVEN SEAS〜HYDRA HEAD

セブンシーズ〜ヒドラヘッド

上級コースの最難関エリア。ここをどれだけうまく走るかで、タイムに大きな差が出るだろう。ヘアピン手前でハードブレーキングした後の対処がポイントだ。

◀ヘアピン攻略は、マニュアルミッション車がオススメだ



Aブロック 【難易度】★★★★

アウト・イン・アウトで走り抜けてしまおう!!

まずはソニック看板を目印にして、イン側に切れ込むタイミングを覚えよう（進入するタイミングが遅いと、左側のガードレールにぶつかってクラッシュしてしまう）。慣れないうちは減速してもいいが、アウト側から入ってカウンターを使えば全速で走れるぞ!!

◀この時点ですでに右へハンドルを切っている ライン取りに注意

◀イン側ぎりぎりをかすめたら、カウンターを1~2回当てること

Bブロック 【難易度】★★★★★

立ち上がりを重視し、カーブ手前で一気に減速

まずは5速まで落として240km/h以下に減速し、同時にブレーキングをかけて一気にマシンの向きを変えよう。アウト・イン・アウトの走行ラインを守り、カウンターを当てながらヘアピンを脱出できるようになれば合格。アクセルのオンオフで速度を調節すべし。

◀ここがブレーキングポイント 減速しながらコーナリング開始だ

◀イン側に向かいつつ、加速の用意をする 速度はアクセルで調整だ

注意ポイント

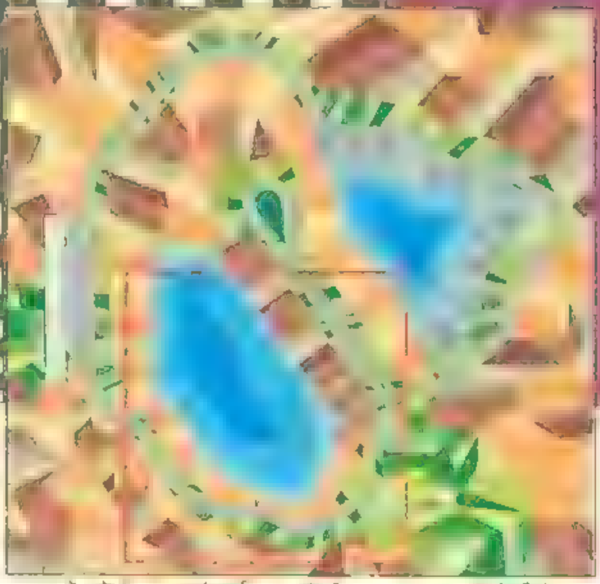
オーバースピードだとコースアウトは必至

減速するタイミングとヘアピンのイン側に切れ込むタイミングが遅いと、マシンはコース外へふっとんでしまう。アクセルの踏みっぱなしは禁物。

◀あえなくスピン このタイミングが難しい

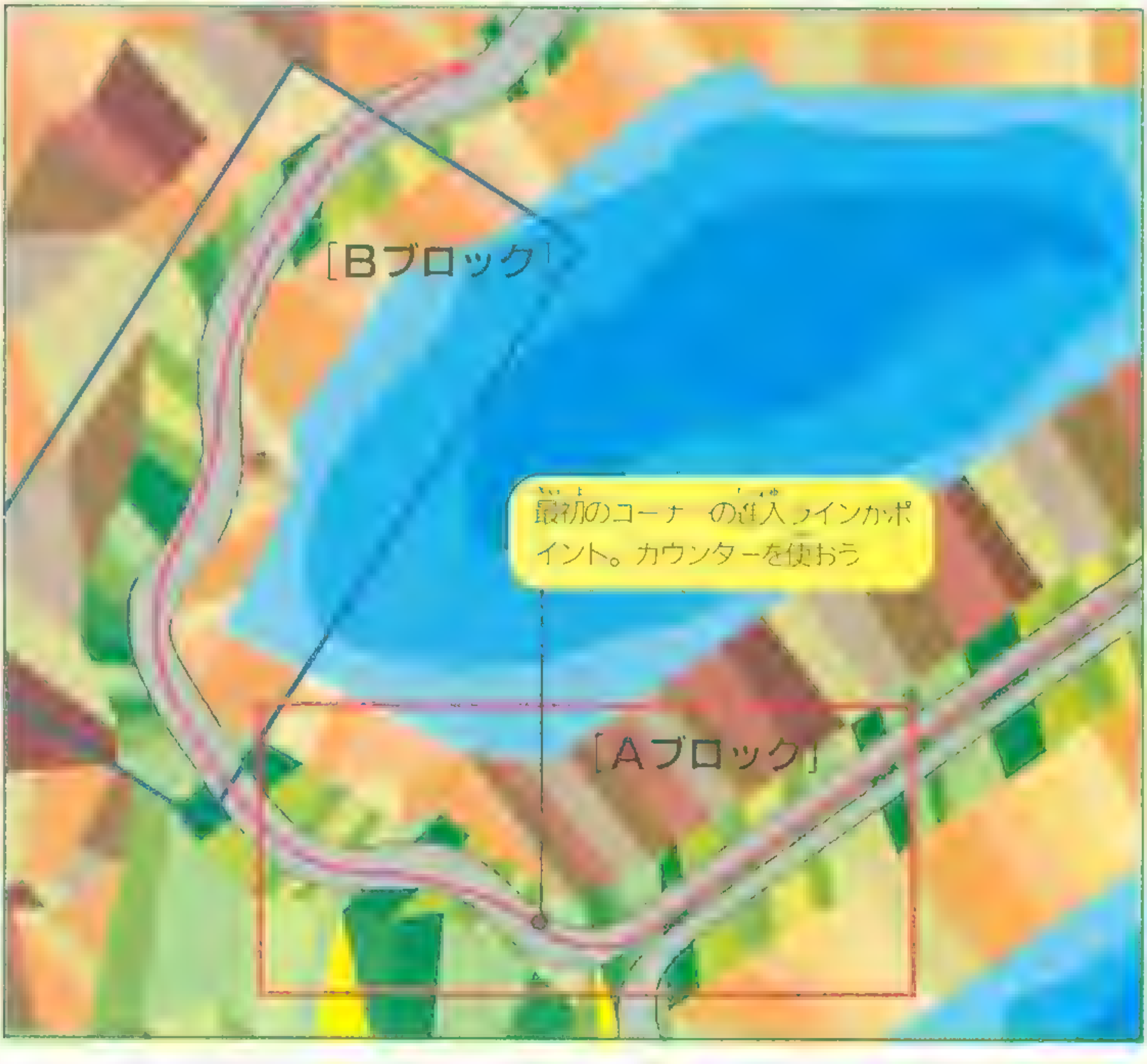
BLIND VALLEY～OLYMPIA STRAIGHT

ブラインド・バレー～オリンピアストレート



左右を岩場に囲まれた連続コーナー。慣れると全速で走れるようになるが、一度ミスすると後々までミスが響くような嫌なコースレイアウトになっている。

◀ゆるやかなカーブが連続的につながっているエリアなのだ



Aブロック 【難易度】★★☆☆☆

カウンターを当てて早めに向きを変えよう

常に先のコーナーを考えて走り、大きくハンドルを切らずに直線的なライン取りで走ること。各コーナーのイン側をかすめるように走れば、タイムアップは確実だ。ただしカウンターを当てるのが遅いと、コントロールが効かなくなって岩場へぶつかってしまう。

◀早め早めのハンドル操作でイン側ぎりぎりを走るようにしよう

◀常に先のコーナーのイン側にマシンを向けてハンドルを切ろう

Bブロック 【難易度】★☆☆☆☆

直接的なライン取りが理想、ハンドル操作を最小限に

視界の効かないブラインドバレーを抜けると、ゆるやかなコーナーが続くオリンピアストレートに入る。ここは道幅を目一杯に利用することで、ほとんど直接的に走ることができる。ここまで来ればフィニッシュラインまで全開で突っ走るのみ!!

◀コースアウトぎりぎりのところまで道幅を利用しながら走ろう

◀むやみにハンドルを切らなくても走れてしまうことを覚えよう

注意ポイント

一度のミスが後々に響くクセ者のコーナー群

ライン取りさえ合えば、きれいに走れるが、カウンターの当て方が不充分だと岩場にぶつかることも……。危なくなったらアクセルを離そう。

◀トカーン!! これで最高速が落ちてしまう……

見どころチェックポイント

クラッシュ後のマシン性能に変化はあるか!?

上級コースでクラッシュすると、マシンが破損して最高速・加速率の性能が落ちてしまうのは前にも述べた通り。それじゃどれくらい性能が落ちてしまうのか……？　そこで下にマシンの状態を紹介した。その結果、1度や2度のクラッシュでは性能にさほど違いがないことが判明。とは言え、何度もクラッシュすると性能はガタ落ちなのであった……。

フロントウイング破損

▲最高速が1km/h低下。でも、これくらいじゃまだまだ大丈夫

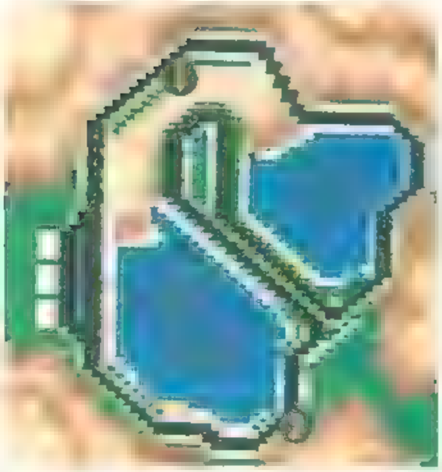
リアウイング破損

▲見た目ほど性能は悪くない。ただ加速が悪くなったようだ

エンジントラブル

▲何度もクラッシュすると、加速が極端に悪くなってしまった

隠れキャラはこのコーナーに注目せよ!



①犬（いぬ）

▲ヘアピンコーナーのアウト側に1匹いる。「ワン」と泣くぞ

②羊（ひつじ）

▲ブラインドバレーの左側の岩場にいる。見つけられた!?

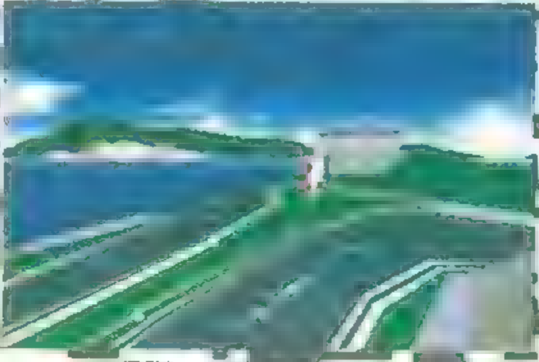
- 複合カーブは直線的に走り抜けよう
- ヘアピンコーナー以外は常にアクセル全開
- 急カーブはアウト・イン・アウトが基本だ
- 早めにカウンターを当ててコーナーをクリア

After「V.R.」

お楽しみ「V.R.」編

この章は、もっと「V.R.」のコトを知りたいっ!! というプレイヤー達に贈るお楽しみのページだ。内容は用語解説などのちょっとカタイ話から、笑える遊び方、などなど……。「V.R.」フリークなら必ず読もう!!

CHAPTER 4



「V.R.」をさらに楽しく遊ぶためのアドバイス

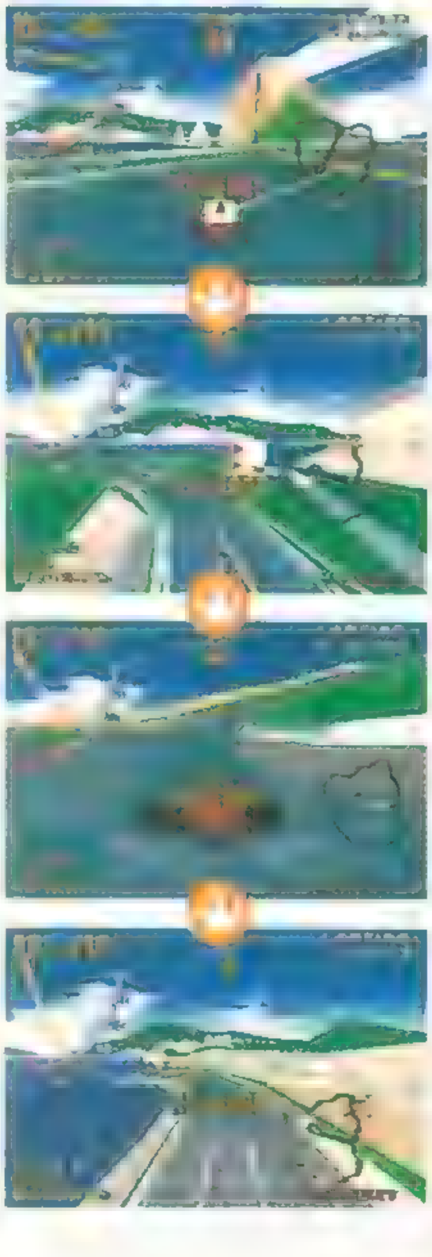
ここでは「V.R.」のちょっとヘンな楽しみ方を解説。頭の中の視点(?)を変えてみよう!?

レースゲームは数あれど、その中でもポリゴンを使った作品はまだ数えるほどしかない。そこでこのページでは、3Dポリゴンを使った「V.R.」だからこそできる、変わった遊び方を紹介するぞ。

◀真上から見おろすリプレイも「V.R.」ならでは

その1 リバース走行でプレイすると……

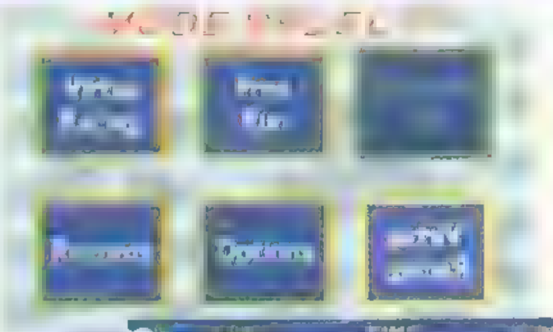
レースが始まると同時にマシンをUターンさせて逆走（リバース走行）してみよう。するといつもと逆側に走るだけなのに、まるで違うサーキットを走っている印象を受けるはずだ。各コースの攻略法も変わってしまうので、逆タイムアタック（?）が楽しめてしまうぞ。ちなみにオススメの逆走モードは制限時間のないフリーランだけど、あえてV.R.モードを選んで先行車との体当りを狙うのも無謀でいいかも。



その2 コースを左右反転にする裏技!

「V.R.」に用意されたコースを左右反転にして走る裏モードを発見したぞ。やり方は1P側パッドで十字ボタンの上、A、Bボタンを押しっぱなしにしながらメガドライブの電源を立ち上げ(リセットでも可)、スタートボタンを押すだけ。メニュー画面に左右反転のV.R.文字が現れる!!

うれしい度 ★★★★★



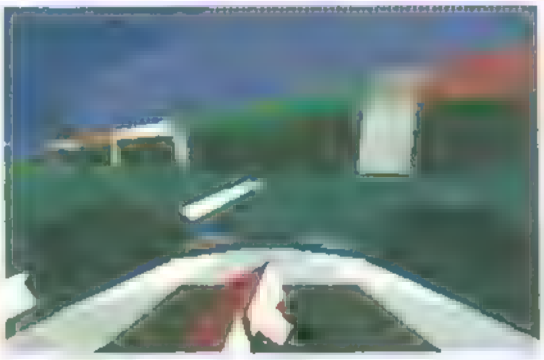
◀「V.R.」の反転モードが画面右下に

▶観覧車が右手に見える。左右は全部逆

その3 今まで知らなかった視点を探せ!!

逆走に飽きたら、今度はコースのあちこちを向いてみよう。パノラマ風の背景を見ることができる。

おもしろ度 ★★★



◀ヒットをじっと眺めるの図。中には入れない…

その4 視点1で完全優勝を狙おう

各コースを究めてしまったプレイヤーにオススメする、マニアックな遊び方がコレ。ドライバーズ・アイと呼ばれる迫力満点の視点1を使い、V.R.モードで1位完走を目指そう(難易度は当然ハード)。視点1にしたからと言ってエンディングが変わるわけじゃないが、自己満足度が違う!?

マニア度 ★★★★★

◀前方のマシンを避けられるのか?

▶これで勝てれば実力もホンモノだ

SVPが可能にしたポリゴンの世界!!

業務用「V.R.」が、メガドライブ版として移植されるまで

オリジナルの「V.R.」は、もともとセガが'92年に発表した「VR開発構想」の第一弾として発表した最新ポリゴンCGボード「MODEL 1」により制作された作品だ。"ポリゴン"とは、複数の画処理で立体を表現する最先端のCG技術で、立体物のデータさえあればどんな視点からでもその立体を眺めることができるのが特徴である。つまり、「V.R.」のリアルで高速な3D映像の数々は、高性能な新ボードの威力によるものだったわけだ。

ただそう考えると、メガドライブへ「V.R.」を移植する際に「ポリゴン表示に必要な3D計算を本体が処理できるのか?」という点が問題になる。そこでセガがとった方法が、ポリゴン処理専用チップをカートリッジに搭載するというものだった。

◀ポリゴンは面データなので、拡大・縮小などの視点変更が自由だ

専用チップのパワーはメガドライブの30倍!!

業務用を開発した部署、AM2研が移植も手掛ける

ポリゴン処理専用チップの正式名称は、SVP(セガ・バーチャ・プロセッサ)。このチップの役割は、メガドライブ本体のメインCPUであるMC68000から様々なデータを受け取り、ポリゴン処理に必要な計算および表示をサブCPUとして専門に処理する特殊なハードである。つまりメガドライブ版への移植はチップとプログラミングという、ハードとソフト部分を同時に開発しなければならなかったわけだ。そんな苦労のかいあって、専用チップの処理能力は本体の約30倍、具体的には1秒間に15000ポリゴンを計算・10000ポリゴンを表示するという高性能なものに仕上がった。今回の移植は、セガの努力とSVP開発を行なったAM2研の成果の証しなのである。

◀自在に視点変更ができるところがポリゴンの良さだ

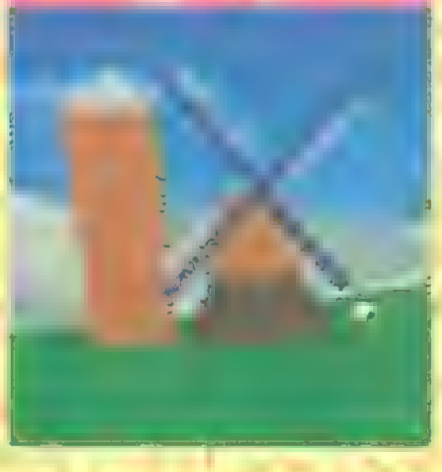
おまけ [illegible] ポリゴンでドン!!

複数の面からなる立体、それがポリゴンであることは前のページで述べた通り。そこでいきなり問題。下に挙げた3つの物体は、いったいいくつの面(ポリゴン)でできているのでしょう? ちなみにヒントを言うと、プレイヤーのマシンは91ポリゴン、馬は33ポリゴンでできているそうだ。

アサーカー

カラス

風車



(答)アサーカー……49ポリゴン、カラス……11ポリゴン、風車……28ポリゴン

「V.R.」開発者直撃Q&A

メガドライブ版「V.R.」を作ったスタッフに、素朴な疑問や質問をQ&A形式で答えてもらったぞ。さて、どんな話が聞けるかな!?

Q メガドライブ版のデモ画面の左下に表示される"AM2 R&D"のロゴは、どういう意味なんでしょうか？

A 正式名称をAM（アミューズメント）第2研究開発部と言い、業務内容は主にアミューズメント施設向けのアーケードゲームの開発・制作を行なっている部署のことを指します。AM2研が制作した作品は「ハングオン」などの大型きょう台を使用した体感ゲームシリーズがほとんどですが、コンシューマソフトの開発・移植なども業務の一環としており、今回制作したメガドライブ版「V.R.」もAM2研の手によるものです。今後AM2研が手掛けるセガ作品に関しては、業務用、コンシューマ用を問わずAM2研ブランドを表すロゴが入る予定です。

Q 4種類の視点変更ができるというVRボタンを業務用（メガドライブ版も同様）につけた理由は？

A 業務用「V.R.」は、セガにとって初めての新世代CGボードである「MODEL 1」を搭載したポリゴンCGゲームであったため、このボードの秘められた可能性を最大限引き出すことを前提に開発が進められました。なかでもゲームの表現方法に関しては様々な実験が繰り返し行なわれ、その段階の中から「視点の変化による過去に例の見られない表現方法」に着目。これにより、新しい表現方法を実現させることができたのです。上級者は視点1のドライバーズアイを使って走る……というように、すべてのプレイヤーが楽しめる造りとなっています。

Q 専用チップを搭載した理由は？ 移植度は完璧なの？

A オリジナルの業務用「V.R.」を忠実に移植するには、メガドライブ本体の性能だけではパフォーマンスが不足したからです。また、専用チップとは言え「MODEL 1」のマシンパワーにはかないません（MODEL 1は毎秒15万ポリゴンを計算する性能を持ちます）ので、ポリゴン数や各種パラメータが削除されています。が、違和感はほとんどないでしょう。

Q 開発スタッフの人数は？ 業務用との違いはある？

A 開発スタッフは約20名で行なわれ、2P対戦、フリーランといったコンシューマソフトとしての売りを考え、いくつかのオリジナルモードが追加されました。基本的に業務用の運転感覚を忠実に移植しているため、違いはあっても微々たるものだと思っています。あえて挙げれば、視点2と3が業務用より視点が低くなり、スピード感が増しています。

Q [illegible]

A 過去に発表した業務用ドライブゲームをはじめ今まで培った様々なコースを集大成し、レベルごとにその技量に見合ったコース設計を心がけました。走って楽しく、チャレンジするごとに着実にレベルアップできるオリジナルコース、というのがデザイン時のテーマです。「V.R.」ではこれ以外のコース設定は必要ないと思われます。初級は基本的なテクニックの練習、中級はライン取りの習得、上級は全要素の集大成と言えます。

Q [illegible]

A V.R.モードで難易度をハード設定にしておいて1位で完走すると、どのコースでもエンディング画面が見れます。難易度ハードで1位を取った後は、次回からのコース選択画面で、1位をとったコースマップ右上に優勝カップが表示されるでしょう。……え？難易度ハードで全コース1位をとって優勝カップを3つそろえると、何か起こるのかって？……残念ですがそれには答えられません。みなさんが明らかにしてください。

Q [illegible]

A ハンドルの使い方（カウンターステアなど）に慣れてくれば、ほとんどのコーナーが意外と楽に曲がれてしまうことがわかってくるはずです。特に重要なのは、コーナリング中は常にカウンターを当ててイン側を走るよう心がけることでしょう。ハンドル操作によるコーナリングをマスターしたら、今度はそれまでブレーキングしていたところや、アウト・イン・アウトで曲がっていたところで違う走りをしてみることです。各コーナーごとにカウンターを当てる量を覚えれば、通常の走行では不可能なイン・イン・インのライン取りで走れるようになります。

Q [illegible]スタッフ[illegible]どれですか？

A すべてが自信を持ってお勧めできる視点ですが、あえてアドバイスするとすれば、視点3が敵車の状況やコースレイアウト、前方視界などを把握しやすいので初心者にお勧めです。ただこの視点は車が小さく見えてしまうため迫力がなく、面白味に欠けると思いますが……。ちなみに他の視点の解説をしておくと、視点1は「画面は見にくいが迫力は一番。上級者同士の2P対戦にお勧め」、視点2は「車が大きく見えるので迫力があり、コースの状況もわかりやすい中級者向け」、視点4は「実用性に欠け、カーブの角度の確認などに使うくらいかも」です。

Q [illegible]

A 今まで恥ずかしくてゲームセンターで「V.R.」ができなかった人、メガドライブを「V.R.」を遊んでみたかった人、さらにはメガドライブを持っていない人、その他すべての人達のことを考えて作ったソフトです。業務用の持つ迫力やスピード感を移植するために、我々はSVPというポリゴン処理のための専用チップを開発し、さらにロムの中へ搭載するといった新しい技術の導入も試みました。そういった意味では、このメガドライブ版「V.R.」は現在セガが持つ技術の集大成であると言っても過言ではないと思います。ぜひともこのメガドライブ版を究めて、史上最速の「V.R.」ドライバーを目指してください。

「V.R.」用語解説

ここでは「V.R.」に登場する様々な専門用語を解説してみた。これらの用語を覚えれば、より「V.R.」の世界が楽しめるはず（アイウエオ順）。

アザーカー

「V.R.」のV.R.モード時に登場するコンピューターが操作する敵車のこと。速さや性格に応じて4種類の敵車が存在する。

rpm（アール・ピー・エム）

レボリューション・パー・ミニッツの略で、エンジンの1分間あたりの回転数を指す。トルクと回転数を掛け合わせたものがパワーとなり、同排気量のエンジンでは、回転数の高いほうがパワーがある。F1マシンのエンジンは12000rpm以上のハイパワーエンジンを積んでいる（市販車は平均6000rpm前後)。ちなみに「V.R.」の自車は14500rpmというハイパワーエンジンを積む。

R（アール）

コーナー半径のこと。たとえば半径160mのカーブならR＝160、もしくは160Rと表示される。Rの値が小さくなるほどきついカーブとなる。

アウト・イン・アウト

コーナリングテクニックの基本、その1。コーナーの入口でアウト側いっぱいに寄せてからイン側に切り込み、コーナーの中間でイン側ぎりぎりを通過して再びアウト側へ抜けていく走法のことを指す。コーナリング半径を大きくとることで、ハイスピードでコーナリングするのが目的。これの応用にイン・イン・アウト走法などもある。

S字コーナー

S字形をしたカーブのことで、エスベンドともいう。「V.R.」では初級コースのバブリングブロックのS字コーナーが有名。

SVP（エス・ブイ・ピー）

セガ・バーチャ・プロセッサーの略。メガドライブのメインCPUである68000からデータをもらい、サブCPUとしてポリゴン計算・表示を行なう特殊チップである。

オーバー・レブ

オーバー・レボリューションの略。エンジンの許容回転数を越えてしまってエンジンが破損することで、限界ぎりぎりのチューニングをしているレースカーではよく起きるトラブル。ただし、「V.R.」の自車はこれでエンジンが壊れることはまずない。

カウンター・ステア

コーナリングテクニックの基本、その2。オーバースピードで左へコーナリングすると、後輪は右にすべり始める（右コーナーは左にすべる)。このときにハンドルを左に切ったままだと、マシンが横すべりを始めてついにはスピンしてしまう。そこで逆側にハンドルを切ることで、後輪のすべりを止めてスピンを防ぐというテクニック。逆ハンドルとも言う。「V.R.」は現実に不可能なインベタ走行がこの方法で可能となっている。

グリッド・スタート

予選タイムなどで決められたグリッド（位置）につき、静止状態からスタートする方法。マシンが走行中の態勢からレース開始となる方法はフライング・スタートと言う。

クリッピング・ポイント

マシンがコーナリングするとき、最もコーナーの内側にタイヤが接近する地点のこと。高速コーナーではコーナーの中間あたり、低速コーナーではコーナー中間よりも奥に設定される。ドライバーはこのポイントをイメージ上に設定して走ることが多い。

グリップ

タイヤの接地力のこと。

グリップ走行

コーナーでタイヤをスライドさせない走法。タイヤのグリップ限界ぎりぎりで走るため、結果的に最も速い走り方となる。

コース・アウト

何らかのミスやトラブルにより、マシンが走路外に出てしまうこと

コース・レコード

そのサーキットで現在における1周の最高タイムのこと。ベストラップとも言う。

コントロール・ライン

スタートおよびフィニッシュの基準線。このラインを過ぎると1周となる。V.R.モードはこのラインを5回通過するとゴール。

シケイン

サーキット内でスピードが出すぎる場所に設けられた減速コーナー。

シフト

トランス・ミッションのギヤを操作すること。ギヤを上げたり下げたりすることをシフト・アップ、シフト・ダウンと言う。

ショート・カット

正規の走路をはずれて近道すること。中級コースにショートカットできる場所がある。

スタート（フィニッシュ）・ライン

レース開始時にマシンがスタートする基準線のこと。（コントロール・ライン参照）

スピン

走行中のマシンのタイヤがグリップを完全に失い、コントロール不能になってマシンが回転する状態のことを指す。

スプーン・カーブ

スプーンに似た形のRを持つカーブのこと。2つ以上の複合カーブからなる。

スライド

マシンが横滑りする状態。

スリップ・ストリーム

高速で走行しているマシンの後ろで起こる乱気流を利用して、後続車が速度を一時的に上げる走法。理論的には乱気流で気圧が低くなって空気抵抗が下がるため、エンジンパワーを上げることができる。スリップ・ストリーミングとも呼ばれる。「V.R.」ではこの走法により最高速を上げられる。

スローイン・ファストアウト

コーナリングテクニックの基本、その3。コーナー進入地点で減速してからイン側に切り込み、クリッピングポイントのあたりからフル加速でコーナーを脱出する走法を指す。コーナーの立ち上がりを重視した走法で、ヘアピンカーブなどのきついカーブを走り抜けるときに特に有効。

セーフティ・ゾーン

コースの外側、未舗装の不整地を指す。通常は芝になっているため「グリーン」と呼ばれることが多い。

ソーイング

コーナリング中にハンドルを早く小刻みに左右へ振ってスピンを防ぐこと。理論的にはカウンターステアを細かく当てている状態になり、マシンの挙動が安定する。

ダウン・フォース

空力的にマシンを路面に押し付ける力。ウイングを立てると空力抵抗が上がりトップスピードは落ちるが、エンジンパワーを確実に路面へ伝えたり、コーナリング時のグリップ力を増すために必要な要素である。

タコ・メーター

エンジンの毎分あたり回転数を示すメーター。「V.R.」では画面左上に表示される。

テール・ツー・ノーズ

前を走るマシンと触れ合わんばかりに接近しながら走行している状態。こういった抜きつ抜かれつの状態をデット・ヒート、ドッグ・ファイトとも言う。

トランス・ミッション

エンジンパワーを最も効率良くタイヤに伝えるための装置。減速比を変えることで駆動力を増したり、最高速度を上げたりすることができる。「V.R.」では2つのトランスミッションが用意されている（速度に応じて適正な減速比にチェンジするオートマチックミッションと、ドライバーが自分で減速比を変えるマニュアルミッションの2つ）。ただ「V.R.」のマニュアル車は、正確にいえばクラッチを必要としないセミ・オートマチックミッションである。

馬力

一定の時間内に行なわれる仕事量。1馬力は75kgのものを1秒間に1m持ち上げたときの仕事量を指す

バンク

傾斜がつけられた路面のこと。初級・上級コースに設けられている。

ヒール・アンド・トゥ

かかとでアクセル、つま先をブレーキを同時に操作し、シフトダウンを行なうレーシングテクニックのひとつ。エンジン回転数を落とさないためというのが目的で、「V.R.」ではアクセルボタンを押しながらブレーキボタンを押すという操作でヒール・アント・トゥができるようになっている。

ピット

マシンの修理やタイヤ交換、燃料補給などを行なう場所のこと。レース中にピットに入ることをピットインと言う。

ファストイン・ファストアウト

ハイスピードでコーナーを抜ける走法。カウンターステアなどのコーナリングテクニックを使うことでこの走法が可能となる。

フロント（リヤ）・ウイング

ダウン・フォースを得るための翼。上級コースでは最初のクラッシュでこのフロントウイング、2度目のクラッシュでリヤウイングが壊れ、それぞれ最高速が落ちていく

複合カーブ

2つ以上の異なる半径からなるカーブのこと。レースでは複合コーナーの最後を上手く脱出できるようコーナリングすると良い。

ブラインド・コーナー

前方の視界が効かないカーブのこと。上級コースのブラインドバレーのS字が有名。

ブラック・マーク

急ブレーキやスピンなどで路面上にできる黒いタイヤの跡を指す。

ヘアピン・カーブ

ヘアピンのような形をしているきついカーブに名付けられる。上級コースの中盤にあるヒドラヘッドが有名。

ホーム・ストレッチ

グランドスタンド前にあるストレートを指す。このホーム・ストレッチの裏側に位置するストレートはバック・ストレッチと言うことが多い。

ポリゴン

三角形の平面を組み合わせて変位体表現をするときに使われる、最新CG技術のひとつ。視点変更などの空間表現が得意。

ミュー

摩擦係数のこと。タイヤがスライドしやすい路面はミューが低い、といった表現のときに使われる。(例：舗装路はミューが高く、未舗装路はミューが低い)

ミス・ファイア

ピストン内の点火が不完全となり、爆発が起きずにガスがマフラーの外に出て火がつく状態。急ブレーキなどでエンジン回転数が極端に変化し、混合ガスが濃くなったり薄くなったりするために起こる現象。「V.R.」ではシフトダウン時によく見られる。

ラップ・タイム

コースを1周したときのタイムのこと。ちなみにレース開始時の1周目をオープニング・ラップ、最終周囲をファイナル・ラップと呼ぶ。

レコード・ライン

コースを最も速く走れる理想のライン取りを指す。限界速度ぎりぎりでこのラインからそれないように走ることができれば、理論的にはベストラップとなる。

レース

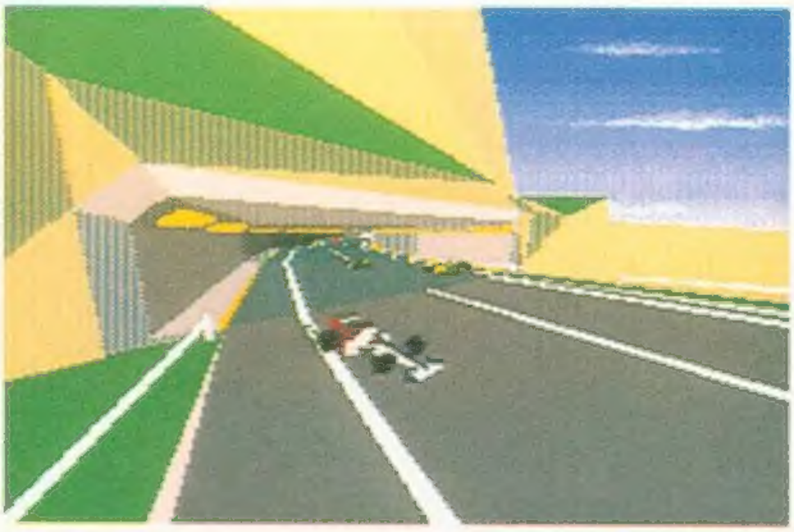
本戦のことを指し、F1ではこの結果によって順位やポイントが決定される（ちなみに本戦前に行なう予戦はクオリファイ)。

レッド・ゾーン

エンジンの最大許容回転数より上の回転数をレブ・リミットと言い、通常はそれ以上の回転数をひと目でわかるようにタコ・メーター上で赤く塗っている。この赤い部分をレッドゾーンと言う。「V.R.」の自車のレッド・ゾーンは15000回転以上。

レブ・カウンター

エンジンの1分間あたりの回転数を示すメーターのこと。つまり、タコ・メーターと意味は同じ。



この本の内容についてのお問い合わせは、
ゲームの性格上、お答えできませんので、
ご遠慮ください。

メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

バーチャレーシング必勝攻略法

編　著　ファイティングスタジオ
発行者　井上功夫
発行所　株式会社　双葉社
〒162 東京都新宿区東五軒町3-28
振替　東京8-117299
印刷所　共同印刷株式会社

ライター▶小林 仁(MULTIPLIES)
デザイン▶㈱アワーズ
コースマップ▶中島英樹
協力▶SEGA・AM二研

©1992,1994 SEGA
©1993 JAPAN ART MEDIA CO.,LTD
©FUTABASHA Printed in Japan
禁・無断転載複製
落丁・乱丁の場合は本社にてお取りかえいたします。
定価・発行日はカバーに表示してあります。

ISBN4-575-28317-7 C0076

スーパーファミコン完璧攻略シリーズ

- ■スーパーファミスタ２必勝攻略法
- ■メタルマックス２必勝攻略法
- ■スターフォックス必勝攻略法
- ■ジャングルウォーズ２必勝攻略法
- ■ドラゴンスレイヤー英雄伝説II必勝攻略法
- ■スーパーフォーメーションサッカー２必勝攻略法
- ■シルヴァ・サーガ２必勝攻略法
- ■Ｊリーグサッカープライムゴール必勝攻略法
- ■クレヨンしんちゃん嵐を呼ぶ園児必勝攻略法
- ■スーパーマリオコレクション必勝攻略法
- ■ソードワールドＳＦＣ必勝攻略法
- ■樹帝戦記必勝攻略法
- ■ストリートファイターIIターボ必勝攻略法
- ■マリオとワリオ必勝攻略法
- ■す～ぱ～ぷよぷよ必勝攻略法
- ■ロックマンＸ必勝攻略法
- ■決戦！ドカポン王国IV必勝攻略法
- ■アレサ必勝攻略法
- ■ロックンロールレーシング必勝攻略法

ゲームボーイ完璧攻略シリーズ

- ■ファミスタ必勝攻略法
- ■ジャングルウォーズ必勝攻略法
- ■ゲームボーイウォーズ必勝攻略法
- ■フリートコマンダーＶＳ必勝攻略法
- ■ウィザードリィ・外伝I必勝攻略法
- ■ウルティマ失われたルーン必勝攻略法
- ■ヘラクレスの栄光動き出した神々必勝攻略法
- ■メトロイドII必勝攻略法
- ■カエルの為に鐘は鳴る必勝攻略法
- ■スーパーマリオランドII６つの金貨必勝攻略法
- ■ウィザードリィ・外伝II必勝攻略法
- ■女神転生外伝ラストバイブル必勝攻略法
- ■クレヨンしんちゃん２必勝攻略法
- ■女神転生外伝ラストバイブルII必勝攻略法

4コマまんが王国

ファミコン4コマまんが王国	①②③
ウィザードリィ4コマまんが王国	①②③
熱血硬派くにおくん4コマまんが王国	①②③
スーパーマリオ4コマまんが王国	①～⑤
がんばれゴエモン4コマまんが王国	①
ゼルダの伝説4コマまんが王国	①
桃太郎伝説4コマまんが王国	①
半熟英雄4コマまんが王国	①

定価各580円

バーチャレーシング必勝攻略法

定価630円（本体612円）

1994年４月25日　第１刷発行

編　著／ファイティングスタジオ

発行者／井上功夫

発行所／株式会社双葉社

〒162 東京都新宿区東五軒町３－28

ISBN4-575-28317-7

C0076 P630E

9784575283174

定価630円（本体612円）

1910076006303

メガドライブ完璧攻略シリーズ⑥

バーチャレーシング
必勝攻略法

AM R&D DEPT.#2

©1992,1994SEGA

双葉社